aero JOURNAL HORS-SERIE
Histoire de la guerre aérienne
aero JOURNAL HORS-SERIE
Mars - Avril 2016
HS N° 23

Les AS de la Luftwaffe

de Heinz Bär à Josef Wurmheller
35 As passés au crible....

un magazine des éditions caractère

LES AS de la Luftwaffe

Par Christian-Jacques Ehrengardt

Yannis Kadari et Yann Mahé

Profiles couleurs : Jean-Marie Guillou

Illustration de couverture : Jerry Boucher

Dernière et 352e victoire du *Major* Erich Hartmann, le 8 mai 1945, sur un Yak-9, dans la région de Brno (protectorat de Bohême-Moravie).

Introduction	p.03
Heinz Bär	p.14
Gerhard Barkhorn	p.22
Hans-Ekkehard Bob	p.26
Kurt Brändle	p.28
Kurt Bühligen	p.29
Hans Dortenmann	p.30
Heinrich Ehrler	p.30
Adolf Galland	p.32
Johannes « Hannes » Gentzen	p.40
Franz GÖTZ	p.43
Hermann Graf	p.44
Anton Hackl	p.48
Anton Hafner	p.49
Hans « Assi » Hahn	p.50
Eric Hartmann	p.50
Wolf-Dietrich Huy	p.57
Herbert Ihlefeld	p.58

Sommaire

Günther Lützow	p.60
Hans-Joachim Marseille	p.68
Egon Mayer	p.76
Joachim Müncheberg	p.78
Walter Nowotny	p.82
Walter Oesau	p.84
Joseph Priller	p.91
Günther Rall	p.96
Willi Reschke	p.98
Herbert Rollwage	p.99
Erich Rudorffer	p.100
Werner Schroer	p.103
Hannes Trautloft	p.104
Kurt Ubben	p.105
Franz von Werra	p.107
Helmut Wick	p.108
Wolf-Dietrich Wilcke	p.110
Josef Wurmheller	p.112

Aérojournal Hors-Série n°23
Mars - Avril 2016

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 1116K83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Correctrice B. Watellier
Secrétariat E. Teuma Lena
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, A. Ricard, N. Belivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B-1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

Retrouvez-nous sur Facebook : www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

LES AS de la Luftwaffe

par C.J. Ehrengardt

Le nombre des as allemands – entendez les pilotes ayant revendiqué au moins 5 victoires homologuées – n'a jamais été établi avec certitude ; ni avec incertitude d'ailleurs, puisque si certains parlent de 5 000, d'autres pensent qu'ils n'étaient « pas plus » de 2 500. On estime que quelque 500 pilotes ont revendiqué plus de 40 victoires, c'est-à-dire autant que l'Américain Dick Bong, plus que l'Anglais Johnnie Johnson (le palmarès de Marmaduke Pattle étant suivi de beaucoup de points d'interrogation), plus que le premier as français, quel qu'il soit, mais un peu moins que le Soviétique Ivan Kojedub. À titre de comparaison, les forces aériennes du Commonwealth comptent environ 1 200 as, toutes nationalités et tous fronts confondus [1].

Alors, forcément, un tel bilan, ça interpelle. Comment une telle différence peut-elle être possible ? Les Allemands auraient-ils falsifié leurs rapports de combat ?

LE SYSTÈME D'HOMOLOGATION

Pendant la guerre de 1914-18, les principaux as se sont taillé des palmarès assez comparables (Richthofen et Fonck, par exemple) parce qu'ils combattaient de la même manière, dans les mêmes conditions et au-dessus de la même ligne de front. Vingt ans plus tard, la situation avait bien changé. Si les forces aériennes des principaux belligérants comptaient toutes dans leurs rangs des pilotes de premier ordre, seuls les Allemands avaient déjà eu une expérience de la guerre aérienne moderne dans le laboratoire espagnol. Cette différence présente une certaine importance, car si nombre d'anciens de la légion Condor devaient devenir de grands as entre 1939 et 1945, leur influence sur les tactiques de combat et l'entraînement se révélera bien plus déterminante. Ce fut d'ailleurs le plus prestigieux d'entre eux, Werner Mölders, qui donna à la chasse allemande sa formation de base, à deux sections (*Rotten*) de deux avions, qui s'avéra plus souple et plus efficace que les patrouilles anglaises ou françaises à trois appareils.

Dès la bataille d'Angleterre, les palmarès des as allemands commencent à prendre une certaine ampleur. De nombreux pilotes reviennent fréquemment au terrain avec deux, voire trois victoires remportées en un seul combat. La différence se fait déjà à ce niveau, car, côté RAF, les victoires multiples sont beaucoup plus rares. Cependant, les pertes anglaises sont faciles à marier avec les revendications allemandes, et si l'on trouve une inévitable surestimation, elle n'atteint pas des proportions inquiétantes. Les historiens ont pu déterminer que le rapport entre revendications et pertes croissait en fonction du nombre d'avions combattant, mais surtout en fonction du nombre d'unités différentes engagées. L'aviation de chasse de la 8th *Air Force*, bénéficiant de cinémitrailleuses et d'officiers de renseignements pointilleux, détient la palme de la plus grande exactitude, avec trois revendications pour deux pertes ennemies. La Luftwaffe n'en est pas loin sur le front Ouest.

Mais, attention ! Il ne faut pas confondre les communiqués quotidiens de l'OKW (et de la RAF) avec l'homologation officielle des victoires. Celle-ci suit un long processus, incompatible avec les besoins et les objectifs de la propagande. Cette dernière se nourrit de

▶ et ◢ Premier as allemand de la guerre d'Espagne (14 victoires), Werner Mölders devient l'une des figures emblématiques de la *Jagdwaffe* et l'une des stars de la propagande nazie jusqu'à sa mort dans un accident d'avion le 22 novembre 1941. Avec les JG 53 et JG 51, il s'adjuge 101 autres victoires (dont 68 à l'Ouest) durant sa courte carrière. Mölders est le premier pilote de l'histoire à avoir franchi la barre des 100 victoires aériennes. (DR)

[1] Aces High – C. Shores & C. Williams – Grub Street, Londres, nouvelle édition, 1994

[2] *Fighters over the Desert* – C. Shores et al – Neville Spearman, Londres, 1969

Messerschmitt Bf 109 D-1

Oberleutnant Werner Mölders
Kapitän 3./JG 88
El Prat de Llobegat (Espagne),
Novembre 1938

résultats « bruts de décoffrage », propres à doper le moral des combattants et de l'arrière et peu lui importe si les résultats sont gonflés. En revanche, à l'échelon des états-majors, une plus grande exactitude des statistiques se révèle indispensable pour estimer les pertes ennemies d'une manière aussi optimale que possible. C'est la seule façon de juger objectivement si l'on est en train de gagner ou de perdre une bataille.

Hans-Joachim Marseille a remporté la totalité de ses 158 victoires contre des avions britanniques. Certains historiens [2] ont ainsi pu rapprocher, dès la fin des années soixante, les revendications du jeune as des pertes alliées. Compte tenu du fait que plus l'on remporte de victoires, plus le risque de « surfacturation » croît, Marseille s'en sort plus qu'honorablement, puisqu'une bonne centaine de ses victoires ont été attestées (il ne faut pas oublier que les journaux de marche de certaines unités britanniques ont été détruits).

Si le lecteur nous permet une digression, il convient de préciser que les pertes au combat de la RAF et de l'USAAF ne sont pas connues avec précision. L'aviation britannique s'est montrée réticente à comptabiliser ses chiffres (tant qu'il reste un morceau de l'avion, on peut toujours le reconstruire), et l'aviation américaine ne s'en est guère souciée, dans la mesure où la vigueur de son industrie permettait de remplacer chaque avion détruit par deux ou trois appareils neufs ; il est même probable que, à partir de la fin 1943, personne n'était capable de dire combien de machines l'USAAF avait en service !

Dans la Luftwaffe, l'homologation des victoires n'était ni plus ni moins sévère qu'ailleurs. Comme dans la plupart des forces aériennes, le dossier comportait le compte rendu de victoire aérienne (*Abschußmeldung*) sur lequel figuraient l'identité du pilote et celle de l'avion ennemi, ainsi que le lieu précis du combat, mais aussi et surtout l'observation de la chute de l'ennemi et la présence de témoins oculaires. Complété du rapport du ou des témoins et de l'avis de l'officier commandant l'unité, le dossier mettait ensuite un « certain temps » à remonter la sacro-sainte voie hiérarchique jusqu'au *Reichsluftfahrtministerium* (ministère de l'Air). Les confirmations dépendaient de l'*Oberbefehlshaber der Luftwaffe,* autrement dit de Göring.

Comme en témoignent fréquemment les photos, les pilotes n'attendaient pas la confirmation pour peindre leur victoire sur la dérive de leur avion. Ils connaissaient d'avance la réponse et le sort réservé aux cas litigieux. Il serait intéressant de savoir si certains pilotes furent confrontés à l'obligation d'effacer une barre ou deux…

On pourrait penser que ce système facilitait la « triche ». Ce n'est pas tout à fait exact, car le commandant d'escadrille, de groupe ou d'escadre engageait sa responsabilité et sa crédibilité. Malgré son envie d'ajouter quelques victoires de plus au palmarès de son unité, il était soucieux de ne pas se laisser embarquer dans des affaires peu claires. Ses prochaines décorations et promotions risquaient d'en pâtir. Dans la Luftwaffe, il n'existait ni « probable » ni victoire en collaboration. Seul le pilote ayant donné le coup décisif remportait la victoire.

▲ Hans Philipp (au centre), *Staka* de la 4./JG 54 durant la bataille d'Angleterre, pose devant son Bf 109 E décoré de 18 victoires, en octobre 1940. Malgré ses 206 victoires, qui en font alors l'un des plus grands as de la Luftwaffe, il meurt, alors qu'il commande la JG 1, sous les balles d'un P-47 le 8 octobre 1943. (Photo BPK/via RMN)

◥ Johannes Steinhoff – 176 victoires –, alors chef du II./JG 52. Passé à la JV 44, il finit la guerre victime d'un très grave accident sur Me 262. (DR)

Évidemment, dans la confusion des combats, il n'était pas toujours simple de démêler l'écheveau ; dans ce cas, la victoire n'était pas homologuée nominativement et n'était comptabilisée qu'à l'échelon de l'unité. À partir du printemps 1944, l'ampleur de l'offensive aérienne de l'USAAF entraîna un certain nombre de différends entre la chasse et la *Flak*. Pour trancher les litiges et surtout ne pas accorder plus de victoires qu'il n'y avait d'épaves, fut créée une *Abschußkommission*, dont la légèreté bureaucratique ne fut pas le point fort.

De toute façon, vers la fin de l'année 1944, en raison de la désorganisation de l'administration, les unités cessèrent de soumettre les victoires à l'homologation et, parfois même, arrêtèrent de compter les victoires. Quels que soient la sévérité des homologations et le caractère irréfutable des preuves exigées – même la cinémitrailleuse –, aucun système n'est parfait, et celui de la Luftwaffe ne fait pas exception. Comme dans les autres forces aériennes, il ne fait aucun doute que la plupart des palmarès individuels sont surestimés, mais dans des proportions qui ne semblent pas trop éloignées de celles des autres belligérants. Sans doute Hartmann n'a-t-il pas abattu 352 avions soviétiques, mais même si on ampute son score de 30 voire de 50 %, il n'en reste pas moins impressionnant, et c'est ailleurs qu'il faut chercher les raisons de cette énorme différence avec les palmarès alliés.

LE SYSTÈME DE POINTS

Pendant de nombreuses années, les Alliés ont fait la confusion entre la comptabilisation des victoires et le système de points institué pour l'attribution des décorations dans la Luftwaffe.

Au début de la guerre, la règle était assez simple et avait été calquée sur celle de l'attribution de la Croix *Pour le Mérite* pendant la Première Guerre mondiale. À sa 20e victoire, le pilote recevait la *Ritterkreuz* (ou plus exactement *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes,* Croix de chevalier de la Croix de fer). Prévoyant, le commandant suprême des armées allemandes inventa la *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub* (RK avec Feuilles de chêne) le 3 juin. Bien lui en prit, car, avec la bataille d'Angleterre, le palmarès des pilotes allait connaître une certaine inflation. Mölders en fut le premier récipiendaire le 21 septembre 1940, après sa 40e victoire. Cependant, pour ne pas pénaliser les autres spécialités (y compris la chasse lourde), la RK pouvait être décernée en fonction des mérites personnels, de la même manière que la plupart des décorations. Le commandant suprême des armées allemandes – Hitler, pour ne pas le nommer – était seul juge de l'attribution de cette décoration. Il n'eut pas vraiment la main lourde, car, entre mai 1940 et mai 1941, seulement 35 pilotes de chasse et 6 pilotes de *Zerstörer* se virent accorder cette récompense.

La donne fut complètement bousculée avec l'ouverture du front Est et la constitution fulgurante de palmarès à peine croyables : Mölders ne mit que 24 jours pour passer de 68 à 101 victoires. Il fallut non seulement créer deux nouveaux grades (*das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern*, en d'autres termes « les Glaives » et *das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern mit Brillanten,* « les Diamants ») dès le 28 septembre 1941, mais aussi réévaluer à la hausse les critères d'obtention. La barre passa à 25 victoires fin juin, puis à 30 fin août et, enfin, à 40 en novembre. Sur le front Ouest, le critère ne fut pas modifié afin de ne pas pénaliser les pilotes y combattant ; seulement 7 d'entre eux reçurent la *Ritterkreuz* en 1941. Le Haut commandement se trouvera encore contraint de modifier plusieurs fois le critère d'attribution de la RK sur le front Est, comme résumé sur le tableau ci-dessus.

◀ À gauche : Theodor Weissenberger, alors à la JG 5, montre aux photographes de la *Propaganda-Kompanie* les Feuilles de chêne de la Croix de chevalier de la Croix de fer qu'il a obtenues pour sa 100e victoire grâce à son septuplé du 7 juillet 1943 et qui sont peintes sur son gouvernail. (DR)

◀ Ci-contre : Hans Dortenmann (JG 54, puis JG 26) est crédité de 38 victoires, dont 18 signées à bord du Fw 190 D-9, ce qui en fait le plus titré sur « long nez ». Le 21 avril 1945, c'est peut-être ce « tueur de Tempest » qui a mis au tapis Pierre Clostermann. (DR)

▼ Gordon Mac Gollob (150 victoires, premier pilote à atteindre ce palier), alors *Kommandeur* du II./JG 3. Proche du régime nazi, il sera nommé *General der Jagdflieger* en janvier 1945. (BPK Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/image BPK)

Tout naturellement, les autres décorations (RK-EL, RK-S, RK-Br) furent soumises à la même inflation. Si Adolf Galland fut le premier chasseur récipiendaire des Glaives (21 juin 1941) après sa 69e victoire, Gerhard Barkhorn attendra sa 250e pour connaître le même honneur !
Seulement 7 membres de la chasse sur monomoteurs reçurent les Diamants (par ordre chronologique : Mölders, Galland, Gollob, Marseille, Graf, Nowotny et Hartmann) et 22 les Glaives. Au total, sur les quelque 7 500 RK (sous toutes leurs formes) décernées, environ 1 320 concernèrent directement les navigants. Il y eut en tout 568 pilotes de chasse (diurne et nocturne) à avoir été ainsi décorés. Avec l'entrée des Américains de plain-pied dans la guerre aérienne stratégique, il fallut changer les règles. En effet, abattre un quadrimoteur (*Viermot* en allemand) requérait un effort bien plus considérable que de se battre contre n'importe quel autre type d'avion, et en « sortir » un de son *box* était presque aussi méritoire. En outre, les risques encourus n'étaient pas les mêmes non plus. Quatre jours avant sa mort (survenue le 8 octobre 1943), Hans Philipp écrivait à son ancien commandant : « Sans doute, Mon colonel, ne pouvez-vous pas vous rendre compte de la situation que nous connaissons ici [la défense du *Reich* depuis les Pays-Bas]. Pour une fois, on vit confortablement, les filles sont nombreuses, on a tout ce qu'on désire. Mais, d'un autre côté, les combats aériens sont particulièrement difficiles. Difficiles, non seulement parce que l'ennemi est supérieur en nombre et les Boeing mieux armés, mais parce que l'on vient juste de quitter les confortables fauteuils de la salle d'opérations et l'atmosphère imprégnée de musique des quartiers. Combattre contre vingt Russes qui cherchent à vous avoir ou contre des Spitfire est un plaisir, et l'on oublie que l'on n'est pas sûr de survivre. Mais faire une passe au milieu de soixante-dix Forteresses volantes vous fait défiler votre vie entière devant les yeux. Et une fois que l'on a réussi à se motiver, il est encore plus pénible de forcer chaque pilote de l'escadre, jusqu'au plus jeune bleu, d'en faire autant. »

Dans la Luftwaffe, les victoires aériennes étaient divisées en trois catégories bien distinctes : *Abschuß* (destruction), *Herrauschuß* (séparation : l'avion pris pour cible n'est pas abattu, mais suffisamment endommagé pour devoir quitter sa formation) et *Endgültige Vernichtung* (destruction finale : destruction d'un appareil déjà endommagé). Pour la remise des décorations aux pilotes du front Ouest, il fut donc décidé d'instaurer un système de points adossé au classique tableau de victoires et tenant compte des résultats constatés de l'engagement de chaque pilote. Or, dans ce système, une victoire, selon la façon dont elle avait été obtenue, ne valait pas forcément un point (c'était uniquement le cas pour un monomoteur détruit). En effet, plus complexe, l'attribution des points dépendait du type d'appareil engagé et des trois degrés de dégâts qui lui avait été infligés, comme l'explique le détail qui suit :

▶ Le *Hauptmann* Emil « Bully » Lang, as des JG 54 et JG 26 (173 victoires), sera tué le 3 septembre 1944 par un P-51 au-dessus de la Belgique. (Bundesarchiv)

◀ Le *Major* Egon Mayer, as de la JG 2 aux 102 victoires et théoricien de la tactique d'attaque frontale des « forteresses volantes », examine triomphalement ce B-17F qu'il a abattu au-dessus de la France à l'été 1943. (© ECPA-D/France/1943/ Photographe inconnu)

▼ Avec 36 quadrimoteurs abattus sur un total de 128 victoires, l'*Oberst* Walther Dahl est sans aucun doute l'un des plus redoutables *Viermottötte* de la guerre. Son ailier au *Stab*/JG 300, l'*Oberfeldwebel* Walter Loos, revendique 22 B-17 et B-24 sur 38 victoires ! (DR)

Chasseur monomoteur
- *Abschuß* : 1 point
- *Herrauschuß* : 0 point
- *Endgültige Vernichtung* : 0 point

Bombardier bimoteur
- *Abschuß* : 2 points
- *Herrauschuß* : 1 point
- *Endgültige Vernichtung* : ½ point

Bombardier quadrimoteur
- *Abschuß* : 3 points
- *Herrauschuß* : 2 points
- *Endgültige Vernichtung* : 1 point

La destruction du bombardier quadrimoteur obéissait à des règles très précises aussi bien en termes de points que de victoire : *Abschuß* équivalait évidemment à une victoire mais assortie de trois points, endommager un quadrimoteur à un degré tel qu'il soit contraint de quitter sa formation (*Herausabschuß*) rapportait la victoire et deux points ; le coup de grâce ne comptait pas comme victoire et ne rapportait qu'un point. Au final, avec ce système, les décorations étaient attribuées dès qu'un nombre de points était atteint, dans l'ordre suivant :
- Croix de fer 2e classe : 1 point
- Croix de fer 1re classe : 3 points
- *Deutsches Kreuz* (Croix allemande) : 20 points
- *Ritterkreuz* (Croix de chevalier de la Croix de fer) : 40 points

Toute comparaison avec l'ancien système, toujours en vigueur à l'Est, reposant sur le seul décompte des victoires, est impossible. Il semble que le palmarès de ce « maillot à points » n'ait jamais été publié. Il faut toutefois bien insister sur ce fait essentiel : le système des points n'était utilisé *que* pour l'attribution des décorations. Une victoire restait une victoire, quel que soit le type de l'avion ennemi abattu. Et dans les palmarès des pilotes de chasse, il n'est pas question d'autre chose que de victoires.

UN BON ARTISAN A TOUJOURS DE BONS OUTILS

Maintenant que nous avons vu que le fonctionnement du système d'homologation n'était ni meilleur ni pire que celui des aviations alliées, il reste à comprendre comment les pilotes de chasse allemands ont pu construire des palmarès dix fois supérieurs à ceux de leurs adversaires. Disposaient-ils de machines exceptionnelles et de surhommes ?

Non, bien sûr, à l'exception (pour les machines) du Me 262, mais il arriva trop tardivement et dans de bien trop mauvaises conditions pour jouer un rôle actif.

Tous les pilotes allemands ont applaudi le Messerschmitt Bf 109 comme le meilleur chasseur du monde, supérieur même au Spitfire. C'est amusant, car les pilotes de Spitfire soutiennent exactement le contraire ! Cependant, il ne mène à rien de se lancer dans des comparaisons purement techniques entre le 109 et le Supermarine Spitfire. D'autres paramètres entrent en ligne de compte, dont l'un est particulièrement aléatoire : l'homme. Les qualités d'un pilote de chasse ne peuvent se mesurer qu'à l'aune des performances du couple qu'il forme avec sa machine. Un bon pilote dans un mauvais avion s'en sortira toujours mieux qu'un mauvais pilote dans un bon avion, mais il ne faudra pas lui demander l'impossible.

Le couple homme-machine a fonctionné à l'avantage de la Luftwaffe jusqu'à la mi-1943. Malgré la mise en œuvre d'appareils très performants, la qualité moyenne du pilote de chasse allemand n'a cessé de se dégrader à partir de cette époque, en raison, principalement, d'une instruction de plus en plus courte.

Alors que les pertes en personnel navigant (toutes branches confondues) tournaient à une moyenne mensuelle de 615 avant juin 1941 et à 1 167 entre l'invasion de l'URSS et décembre 1943, elles atteignirent 1 755 pour le seul mois de juin 1944. Inévitablement, la qualité

▼▼ En bas : Le *Leutnant* Herbert Schramm de la 7./JG 53 devant son avion décoré de 9 victoires (dont 2 contre des avions français) à Marquise, en décembre 1940. Récipiendaire de la *Ritterkreuz* en août 1941, il sera tué en combat contre des P-47 en décembre 1943 et recevra les Feuilles de chêne et sa promotion au grade d'*Oberleutnant* à titre posthume ; il comptait 42 victoires en 480 missions de guerre. (BPK, Berlin, Dist. RMN/Image BPK, Grimm Arthur)

▼ Ci-dessous : Le Messerschmitt Bf 109 G-6/U4 du *Major* Ludwig Franzisket, *Kommandeur* du I./JG 27 basé à Fels-am-Wagram au printemps 1944. Cet as termine la guerre avec 43 victoires. (Bundesarchiv Bild-101I-662-6659-37/Hebenstreit)

des recrues s'en ressentit. La durée d'instruction des pilotes de chasse avait été divisée par deux par rapport à 1939 (de 240 à 125 heures) et elle n'était plus que le tiers de celle d'un pilote de chasse américain (375 heures). Plus de la moitié des nouveaux pilotes étaient abattus avant leur quatrième mission.
Sur 84 pilotes perdus par la JG 51 en 1944 :
- 34 n'avaient remporté aucune victoire (40 %)
- 10 n'en avaient remporté qu'une seule (12 %)
- 7 n'en avaient remporté que deux (8 %).

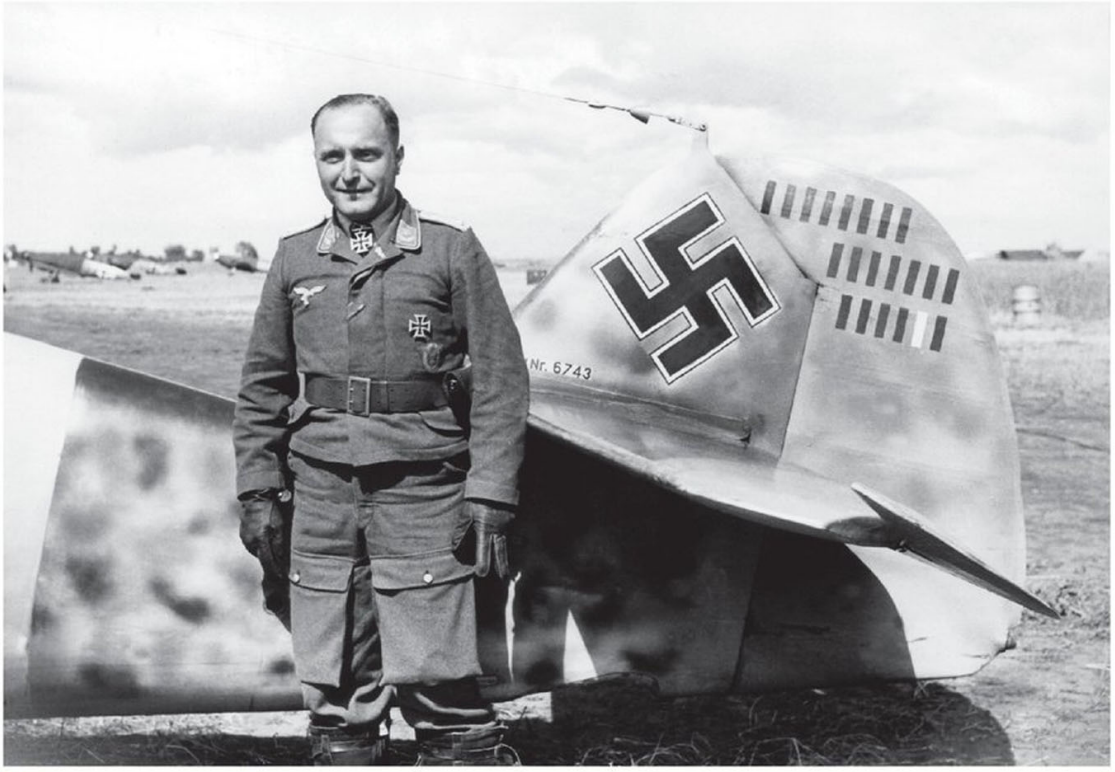
Un rapport de la *Luftflotte* 3 mentionna, en juillet 1944, qu'à de rares exceptions, seuls les commandants de groupe et d'escadrille avaient plus de six mois d'expérience au front, la majorité des pilotes n'étant en unité que depuis un mois. Pourtant, certains bleus tirèrent leur épingle du jeu avec une grande maîtrise. Ainsi, Helmut Lipfert n'arriva au front qu'à la mi-décembre 1942, ce qui ne l'empêcha pas de totaliser 203 succès à la fin de la guerre.

À partir du milieu de l'année 1943, le rapport de forces commença à basculer en faveur des Alliés. Les pilotes allemands qui n'avaient encore affronté que des adversaires inexpérimentés et mal équipés se retrouvèrent sur la défensive face à des pilotes alliés de plus en plus nombreux, agressifs et chevronnés, aux commandes de machines de plus en plus performantes.
Dans de telles conditions adverses et avec un potentiel de chasseurs disponibles en récession permanente, les missions étaient le plus souvent confiées aux pilotes les plus expérimentés. Les as se voyaient ainsi offrir les chances les plus nombreuses d'allonger leur palmarès, mais aussi d'être… descendus. Rien qu'au cours des seuls mois de mars et avril 1944, pas moins de 19 porteurs de la RK furent tués ou portés disparus, parmi lesquels deux *Kommodores* de la JG 2 (Egon Mayer et Kurt Ubben). En règle générale, plus de la moitié des as allemands ne survécurent pas à la guerre, tandis que l'immense majorité des as alliés eurent la chance de rentrer dans leurs foyers.

Si quelques as furent retirés du front, la plupart n'eurent d'autre choix que de continuer à se battre, jusqu'à ce qu'un chasseur ennemi vienne mettre un terme à leur carrière. À l'inverse des Alliés, qui fixèrent une limite (tour d'opérations) à leurs pilotes pour qu'ils aillent ensuite faire profiter les recrues de leur expérience, les Allemands laissèrent les leurs le plus longtemps possible sur la brèche. Les commandements d'écoles de chasse (tels qu'offerts à Graf ou à Nowotny, par exemple) ressemblèrent davantage à une récompense (le repos du guerrier…) qu'à une politique cohérente de transmission du savoir et de l'expérience entre les générations de pilotes de chasse.
Comme la relève était devenue pratiquement impossible dans les dix-huit derniers mois de la guerre, il fallait bien que quelqu'un abatte les avions ennemis, et ce « quelqu'un », c'était l'as de l'escadrille. On en arriva donc à la situation paradoxale où les as, qui ne cessaient d'augmenter leur palmarès personnel, côtoyaient les jeunes recrues, dont l'espérance moyenne de vie était de l'ordre de 3 heures de vol !

AS – MODE D'EMPLOI

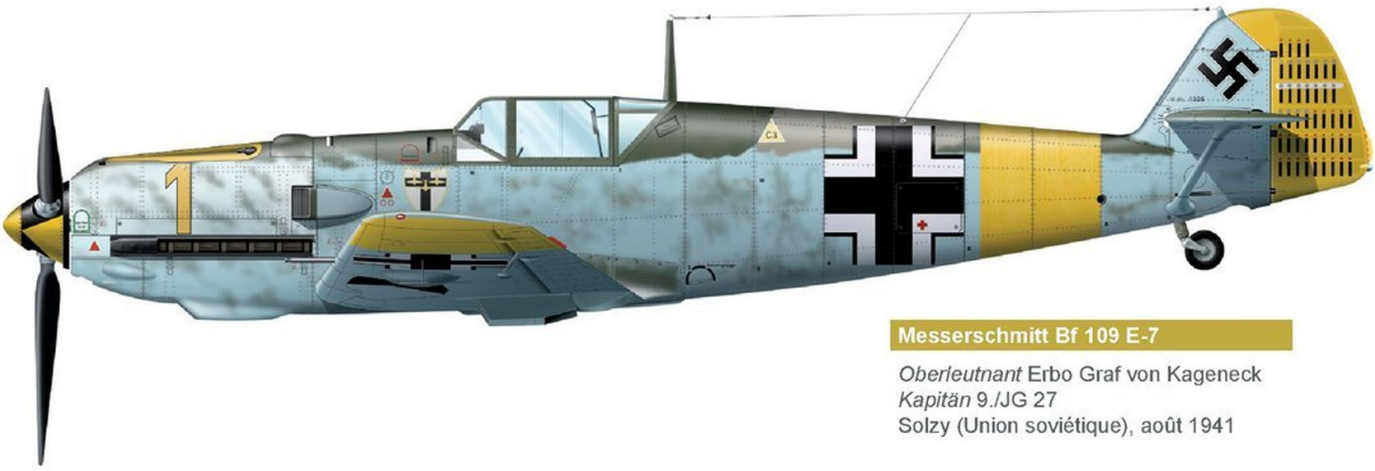
Lorsque s'acheva la campagne de France, aucun as n'avait émergé du lot. Comme dans l'armée de l'Air et la RAF, les palmarès des pilotes allemands étaient relativement proches les uns des autres ; personne n'avait vraiment fait la différence. Lorsqu'il fut tué dans un accident le 26 mai 1940, le *Hauptmann* Johannes Gentzen venait, avec ses 18 victoires, juste derrière « Vati » Mölders (20). À la fin de la campagne, ce dernier en était à 25, soit 2 de mieux que le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar.
La bataille d'Angleterre marqua nettement la scission entre « les as » et les autres pilotes. Alors que cette différence ne s'était pas opérée précédemment, en quelques mois, un petit groupe de pilotes se détacha du lot. Comme la bataille ne tournait pas franchement en faveur de la Luftwaffe, la propagande s'en mêla pour valoriser les exploits individuels. Les meilleurs pilotes se retrouvèrent du jour au lendemain



[3] *Werner « Vati » Mölders* – R. Michulec – Mushroom Model Magazine Special, vol.I n° 7101, Redbourn, 2000

[4] *Black Cross/Red Stard* – vol. 1 – C. Berström & A. Mikhailov – Pacifica Military History, Pacifia, 2000

◀ Titulaire de cinq victoires durant la bataille d'Angleterre, Robert Olejnik est officiellement le premier pilote de la Luftwaffe à enregistrer une victoire sur le front de l'Est, dans la nuit du 21 au 22 juin 1941, à 3h40. Il va obtenir la plupart de ses 41 victoires en URSS avec la JG 3 avant de passer à la tête de la III./JG 1, puis à l'*Erprobungskommando* 16 pour devenir pilote d'essai de Messerschmitt Me 163. Olejnik termine au IV./EJG 2, équipé de Me 262 et de Me 163, et survit à la guerre. (DR)



Messerschmitt Bf 109 E-7

Oberleutnant Erbo Graf von Kageneck
Kapitän 9./JG 27
Solzy (Union soviétique), août 1941

sous le feu des projecteurs. Couverts d'honneur, promus à des postes de commandement, ils furent favorisés dans toute la mesure du possible pour leur permettre d'augmenter encore leur palmarès. Dès lors, la chasse allemande fonctionna à deux vitesses, comme une course cycliste : les échappés devant, le peloton derrière, et, parfois, quelques petits malins parvenant à se faufiler jusqu'à la tête de la course – et les chutes !

Jusqu'à la fin de l'année 1940 – et même au-delà –, la lutte fut féroce pour la première place au palmarès entre Werner Mölders, Adolf Galland et Helmut Wick. Ce dernier disparut le 28 novembre 1940 avec 56 victoires à son crédit. Le 31 décembre, Galland en était à 58 et Mölders à 54.

Le 21 juin 1941, avec un doublé, Galland atteignait le chiffre de 69 victoires, soit une de mieux que Mölders. Mais il était trop tard. Le lendemain, Mölders ouvrait le bal d'une nouvelle campagne et il allait définitivement laisser son « concurrent » sur place. Le jour où débuta « Barbarossa », sept pilotes avaient déjà franchi la barre des 40 victoires, et une demi-douzaine d'autres n'en était pas loin.

La campagne de Russie allait accentuer le clivage de manière définitive.

À l'exception de quelques irréductibles qui font passer leur intuition avant l'étude des archives, les historiens ont admis que les palmarès des chasseurs allemands établis aux dépens de l'aviation anglo-américaine sont assez proches de la réalité. Les archives occidentales sont facilement accessibles, et depuis suffisamment longtemps pour que les historiens aient pu procéder aux vérifications. Dans son livre sur Mölders [3], Robert Michulec estime que 80 % des revendications de « Vati » trouvent une contrepartie dans les pertes de la RAF. Il est paradoxal de constater que si des scores de plus de 100 victoires à l'Ouest sont ainsi accrédités par les historiens, les palmarès constitués à l'Est sont fortement remis en question par les mêmes personnes, qui admettent que les avions soviétiques et leurs équipages étaient inférieurs à ceux des Alliés !

La guerre aérienne à l'Est n'allait ressembler à rien de ce que les pilotes allemands avaient connu jusque-là. Ils étaient en guerre depuis près de deux ans maintenant, et s'ils avaient bénéficié d'un certain effet de surprise jusqu'à l'été 1940, les Britanniques leur opposaient désormais des avions tout aussi performants et des pilotes qui commençaient à avoir « de la bouteille ». On peut en discuter à loisir, mais il semble manifeste que, tout au moins dans les dix-huit premiers mois, voire jusqu'à l'été 1943, l'aviation soviétique n'a pas vraiment fait le poids face à la Luftwaffe.

Les conditions du front Est étaient très différentes de celles de l'Europe de l'Ouest. Ressemblant dans leur approche tactique à ceux du désert, les combats aériens se déroulaient à faible ou moyenne altitude, sur une vaste étendue et donnaient rarement lieu à des combats tournoyants. En raison de la grande proximité des terrains du front, les pilotes effectuaient deux à trois fois plus de missions par jour qu'à l'Ouest. La *Jagdwaffe* mettait à profit sa supériorité tactique, la plus grande technicité de ses pilotes et les performances du Bf 109 pour décimer les rangs, toujours plus nombreux, des avions frappés de l'étoile rouge.

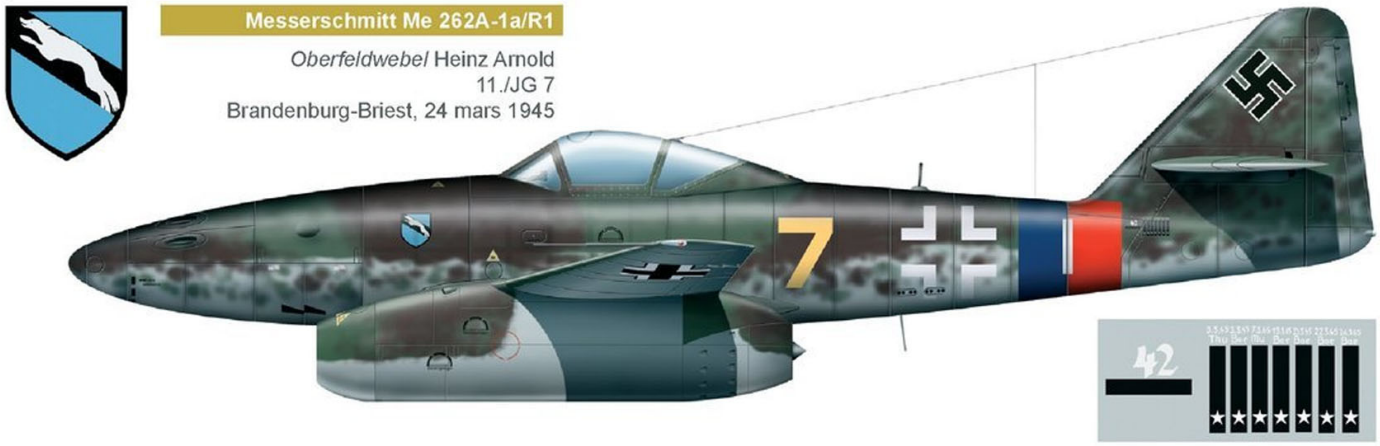
Le 22 juin, la Luftwaffe revendiqua 332 victoires aériennes, un chiffre confirmé par les Soviétiques eux-mêmes, qui admirent avoir perdu 336 machines du fait de l'ennemi. Au terme du premier mois de guerre, les Allemands arrivaient au total de 7 564 appareils russes, un chiffre qui semble coller à la réalité, puisque les effectifs de première ligne des VVS étaient passés de près de 10 000 avions à 2 516 dans le même laps de temps [4].

Du jour au lendemain, les palmarès individuels s'enflammèrent littéralement. En trois semaines, Mölders allait ajouter 33 victoires à sa collection, dépassant le score mythique de l'immortel « Baron Rouge » et atteignant le premier la barre non moins mythique des 100 victoires. Il fallut attendre trois mois pour que deux autres pilotes l'imitent.

La qualité des appareils et des pilotes soviétiques ne cessa de s'améliorer au fil du temps, et leur nombre continua de croître. Pourtant, le front Est demeura le paradis de la chasse allemande, et ce pratiquement jusqu'à la fin. Deux facteurs favorisèrent cette situation : le nombre croissant de cibles et le nombre décroissant de pilotes de chasse allemands confirmés.

Des Messerschmitt Bf 109 E de la 5./JG 53 s'apprêtent à décoller pour une mission durant la bataille d'Angleterre. La majorité des as de la *Jagdwaffe* préfèrent le Bf 109 en raison de ses performances à haute altitude, supérieures à celles des chasseurs soviétiques, mais également à celles du Fw 190 dans la lutte contre les quadrimoteurs. (DR)

Leopold « Bazi » Steinbatz est un temps l'ailier de Hermann Graf, avant de « voler de ses propres ailes » et de devenir l'une des « étoiles montantes » de la JG 52 sur le front de l'Est. Durant un peu plus d'un an, il cumule les succès et meurt au seuil des 100 victoires, abattu par la DCA soviétique juste après avoir terrassé sa 99e victime dans le secteur de Volchansk… Les Feuilles de chêne, remises à titre posthume, ont été rajoutées sur ce portrait officiel. (US NARA)



Certains pilotes, bien que tardivement arrivés au front, se taillèrent un palmarès remarquable. On peut évoquer Graf, bien sûr, mais aussi des jeunes comme Walter Wolfrum (première de ses 137 victoires en juillet 1943 – il a alors tout juste 20 ans), des néophytes comme August Lambert, pourtant pilote d'assaut à la 8./SG 77, qui remporta 70 victoires en trois semaines pendant la bataille de Sébastopol au printemps 1944, ou tout simplement des anciens qui « explosèrent » comme Nowotny (100 victoires entre le 15 juin et le 4 septembre 1943). En dépit d'une situation qui alla en se dégradant de façon régulière à partir de la bataille d'Orel, l'inflation des succès galopa. Le tableau ci-dessous montre clairement que la supériorité aérienne soviétique ne coupa pas les grands as dans leur élan.

Pendant qu'une partie de la Luftwaffe luttait avec l'énergie du désespoir dans l'ultime bataille qui aurait pu (éventuellement) décider du sort des armes sur le front Est, une autre partie tentait de protéger la « Forteresse Europe » à laquelle Gring avait oublié de donner un toit. Si la guerre aérienne s'était résumée à la bataille d'Allemagne, il est vraisemblable qu'il n'y aurait jamais eu de grands as dans la Luftwaffe !

Devant l'ampleur des raids américains, le Haut commandement rameuta de manière progressive ses unités à l'Ouest. On constate sans surprise que nombre d'as du front de l'Est tombèrent peu de temps après leur incorporation à la défense du *Reich*. Ce fut le cas du *Hauptmann* Emil Bitsch (*Staka* 8./JG 3, RK, 108 victoires, dont 104 à l'Est), de l'*Oberst* Wolf-Dietrich Wilcke (*Kdore* JG 3, RK-S, 162 victoires, dont 137 à l'Est), de l'*Oberleutnant* Josef Zwernemann (*Staka* L/JG 11, RK-EL, 126 victoires, dont environ 100 à l'Est) ou bien encore du *Major* Kurt Ubben (*Kdore* JG 2, RK-EL, 110 victoires, dont 90 à l'Est), tous tombés au cours du printemps 1944. La configuration des combats aériens était trop différente du schéma auquel ils avaient été habitués à l'Est, et beaucoup furent incapables de s'adapter à cette nouvelle situation. De toute manière, il était déjà trop tard, et la situation, justement, avait échappé à la Luftwaffe. Il n'était plus question que de retarder une échéance devenue inéluctable. Le temps des as était révolu.

La question que l'on peut se poser est de savoir si les as allemands n'ont pas été l'arbre qui a caché la forêt. Leur trop grande médiatisation, leurs succès spectaculaires, leurs exploits retentissants n'ont-ils pas réussi à masquer une réalité moins brillante aux yeux d'un Haut commandement qui voulait qu'on ne lui dise que ce qu'il avait envie d'entendre ? Göring n'a-t-il pas fini par croire qu'il était à la tête d'une armée de Hartmann, de Nowotny ou de Priller ? ■

▲ À gauche, devant un Messerschmitt Me 262, l'*Oberfeldwebel* Hermann Buchner lors de son passage au III./EJG 2 à Lechfeld en octobre 1944. Ce pilote a la particularité exceptionnelle d'avoir été à la fois un as des *Stukas* (46 chars détruits) avec la SG 2 et un *Experte* de la chasse de jour avec la JG 7 (58 victoires aériennes). (BPK-Berlin, via RMN)

LES PREMIERS À ...

	20 victoires		40 victoires		100 victoires		150 victoires		200 victoires		250 victoires		300 victoires	
1	MÖLDERS	29.05.40	MÖLDERS	20.09.40	MÖLDERS	15.07.41	GOLLOB	29.08.42	GRAF	02.10.42	NOWOTNY	14.10.43	HARTMANN	24.08.44
2	BALTHASAR	14.06.40	GALLAND	25.09.40	LÜTZOW	24.10.41	GRAF	04.09.42	PHILIPP	17.03.43	RALL	28.11.43	BARKHORN	05.01.45
3	GALLAND	15.08.40	WICK	06.10.40	OESAU	26.10.41	MARSEILLE	15.09.42	RALL	29.08.43	BARKHORN	13.02.44		
4	TIETZEN	18.08.40	OESAU	05.02.41	PHILLIP	31.04.42	WILCKE	17.12.42	NOWOTNY	08.09.43	HARTMANN	18.07.44		
5	OESAU	18.08.40	JOPPIEN	21.04.41	IHLEFELD	22.04.42	STOTZ	26.01.43	BARKHORN	30.11.43	KITTEL	12.44		

PALMARÈS DES AS ALLEMANDS

As	H.S.	Affectation	Déco.	Vict.	Miss.
Maj. Erich HARTMANN		*Kdr I./JG 52*	RK-Br	352	825
Obslt. Gerhard BARKHORN		*JV 44*	RK-S	301	1 104
Maj. Günther RALL		*Kdore JG 300*	RK-S	275	700
Oblt. Otto KITTEL	† 14.02.45	*Kap 2./JG 54*	RK-S	267	583
Maj. Walter NOWOTNY	† 08.11.44	*Kdo Nowotny*	RK-Br	258	442
Maj. Wilhelm BATZ		*Kdr II./JG 52*	RK-EL	237	445
Maj. Erich RUDORFFER		*Kdr II./JG 7*	RK-EL	222	1 000
Obslt. Heinz BÄR		*Kdore JV 44*	RK-S	220	1 000
Obst. Hermann GRAF		*Kdore JG 52*	RK-Br	212	830
Maj. Theodor WEIßENBERGER		*Kdore JG 7*	RK-EL	208	500
Obslt. Hans PHILIPP	† 08.10.43	*Kdore JG 1*	RK-S	206	500
Oblt. Walter SCHUCK		*Kap 3./JG 7*	RK-EL	206 [1]	500
Maj. Heinrich EHRLER	† 04.04.45	*Stab/JG 7*	RK-EL	204 [2]	400
Oblt. Anton HAFNER	† 17.10.44	*Kap 8./JG 51*	RK-EL	204	795
Hpt. Helmut LIPFERT		*Kdr I./JG 53*	RK-EL	203	700
Hpt. Walter KRUPINSKI		*JV 44*	RK-EL	197	1 100
Maj. Anton HACKL		*Kdore JG 11*	RK-S	192 [3]	1 000
Hpt. Joachim BRENDEL		*Kdr III./JG 51*	RK-EL	189	950
Hpt. Max STOTZ	† 19.08.43	*Kap 5./JG 54*	RK-EL	189	700
Hpt. Joachim KIRSCHNER	† 17.12.43	*Kdr IV./JG 27*	RKEL	188	600
Hpt. Kurt BRÄNDLE	† 03.11.43	*Kdr II./JG 3*	RK-EL	180	700
Oblt. Günther JOSTEN		*Kdr IV./JG 51*	RK-EL	178	420
Obst. Johannes STEINHOFF	B 18.04.45	*JV 44*	RK-S	176	993
Oblt. Ernst-Wilhelm REINERT		*Kdr IV./JG 27*	RK-S	174	715
Hpt. Günther SCHACK		*Kdr IV./JG 3*	RK-EL	174	780
Hpt. Emil LANG	† 03.09.44	*Kdr II./JG 26*	RK-EL	173	403
Hpt. Heinz SCHMIDT	† 05.09.43	*Kap 6./JG 52*	RK-EL	173	700
Maj. Horst ADEMEIT	† 02.08.44	*Kdr I./JG 54*	RK-EL	166	600
Obst. Wolf-Dietrich WILCKE	† 23.03.44	*Kdore JG 3*	RK-S	162	732
Hpt. Hans-Joachim MARSEILLE	† 30.09.42	*Kap 3./JG 27*	RK-Br	158	382
Hpt. Heinrich STURM	† 22.12.44	*Kap 4./JG 52*	RK	158	?
Oblt. Gerhard THYBEN		*Kap 7./JG 54*	RK-EL	157	385
Oblt. Hans BEISSWENGER	† 06.03.43	*Kap 6./JG 54*	RK-EL	152	500
Lt. Peter DÜTTMANN		*5./JG 52*	RK	152 [4]	398
Gen*Maj.* Gordon GOLLOB		*Kdore JG 77*	RK-Br	150	340
Lt. Fritz TEGTMEIER		*JG 7*	RK	146	530
Oblt. Albin WOLF	† 02.04.44	*6./JG 54*	RK-EL	144	176
Lt. Kurt TANZER		*Kap 13./JG 51*	RK	143	723
Obslt. Friedrich-Karl MÜLLER	† 25.05.44	*Kdore JG 3*	RK-EL	140	600
Lt. Karl GRATZ		*II I./JG 52*	RK	138	900
Maj. Heinrich SETZ	† 13.03.43	*Kdr I./JG 27*	RK-EL	138	?
Hpt. Rudolf TRENKEL		*Kap 2./JG 52*	RK	138	500
Hpt. Franz SCHALL	† 10.04.45	*Kap 10./JG 7*	RK	137 [5]	550
Oblt. Walter WOLFRUM		*Kap 1./JG 52*	RK	137 [6]	424
Hpt. Horst-Günther v. FASSONG	† 01.01.45	*Kdr III./JG 11*	RK	136 [7]	?
Obst. Adolf DICKFELD		*Kdr II./JG 11*	RK-EL	136	?
Oblt. Otto FÖNNEKOD	† 31.08.44	*II./JG 52*	RK	136	600
Hpt. Karl-Heinz WEBER	† 07.06.44	*Kdr II./JG 1*	RK-EL	136	500
Maj. Joachim MÜNCHEBERG	† 23.03.43	*Kdore JG 77*	RK-S	135	500
Oblt. Hans WALDMANN	† 18.03.45	*Kap 3./JG 7*	RK-EL	134	527
Hpt. Alfred GRISLAWSKI		*Kdr III./JG 53*	RK-EL	133	800
Maj. Johannes WIESE		*Kdore JG 77*	RK-EL	166	480
Maj. Adolf BORCHERS		*Kdr III./JG 52*	RK	132	800
Maj. Erwin CLAUSEN	† 04.10.43	*Kdr I./JG 11*	RK-EL	132	?
Hpt. Wilhelm LEMKE	† 04.12.43	*Kdr II./JG 3*	RK-EL	131	?
Obst. Herbert IHLEFELD		*Kdore JG 1*	RK-S	130	1 000
Oblt. Heinrich STERR	† 26.11.44	*Kap 11./JG 54*	RK	130	?
Maj. Franz EISENACH		*Kdr I./JG 54*	RK	129	317
Obslt. Walther DAHL		*Kdore JG 300*	RK-EL	128	?
Hpt. Franz DÖRR		*Kdr III./JG 5*	RK	128	437
Lt. Rudi RADEMACHER		*11./JG 7*	RK	126	?
Oblt. Josef ZWERNEMANN	† 08.04.44	*Kap 1./JG 11*	RK-EL	126	600
Lt. Gerhard HOFFMANN	† 17.04.45	*4./JG 52*	RK	125	?
Obst. Dietrich HRABAK		*Kdore JG 54*	RK-EL	125	1 000
Oblt. Wolf ETTEL	† 17.07.43	*Kap 8./JG 27*	RK-EL	124	?
Obst. Walter OESAU	† 11.05.44	*Kdore JG 1*	RK-S	123	430
Hpt. Wolfgang TONNE	† 20.04.43	*Kap 3./JG 53*	RK-EL	122	641
Fj-Ofw. Heinz MARQUARDT		*IV./JG 51*	RK	121	320
Hpt. Robert WEISS	† 29.12.44	*Kdr III./JG 54*	RK-EL	121	471
Lt. Friedrich WACHOWIAK	† 16.07.44	*III./JG 3*	RK	120 [8]	?
Oblt. Friedrich OBLESER	B 31.12.44	*Kap 8./JG 52*	RK	120	50
Obslt. Erich LEIE	† 07.03.45	*Kdore JG 77*	RK	118	500
Lt. Franz-Josef BEERENBROCK	P 09.11.42	*10./JG 51*	RK-EL	117	400
Lt. Hans-Joachim BIRKNER	† 14.12.44	*Kap 9./JG 51*	RK	117	284
Lt. Jakob NORZ	† 16.09.44	*11./JG 5*	RK	117	332
Lt. Heinz WERNICKE	† 27.12.44	*Kap 1./JG 54*	RK	117	?
Oblt. August LAMBERT	† 17.04.45	*Kap 8./SG 77*	RK	116	350
Obst. Werner MÖLDERS	† 22.11.41	*Kdore JG 51*	RK-Br	115	500
Lt. Wilhelm CRINIUS	P 13.01.43	*3./JG 53*	RK-EL	114	400
Maj. Werner SCHROER		*Kdore JG 3*	RK-S	114	197
Lt. Hans DAMMERS	† 17.03.44	*9./JG 52*	RK	113 [9]	?
Lt. Berthold KORTS	† 29.08.43	*9./JG 52*	RK	113	?
Obslt. Kurt BÜHLIGEN		*Kdore JG 2*	RK-S	112	700
Oblt. Franz WOIDICH		*Kap 6./JG 400*	RK	110	1 000
Maj. Kurt UBBEN	† 27.04.44	*Kdore JG 2*	RK-EL	110	500
Maj. Reinhard SEILER		*Kdr I./JG 54*	RK-EL	109	500
Hpt. Emil BITSCH	† 15.03.44	*Kap 8./JG 3*	RK	108	?
Maj. Hans « Assi » HAHN	P 21.02.43	*Kdr II./JG 54*	RK-EL	108	560
Obst. Günther LÜTZOW	† 24.04.45	*JV 44*	RK-S	108	300
Oblt. Bernhard VECHTEL		*Kap 14./JG 51*	RK	108	860
Obst. Viktor BAUER		*Kdore EJG 1*	RK-EL	106	400
Hpt. Werner LUCAS		*Kap 4./JG 3*	RK	106	?
Genlt. Adolf GALLAND	B 26.04.45	*Kdore JV 44*	RK-Br	104	705
Lt. Heinz SACHSENBERG		*JV 44*	RK	104	520
Maj. Hartmann GRASSER		*Kdr III./JG 1*	RK-EL	103	700
Maj. Siegfried FREYTAG		*III./JG 7*	RK	102	879
Hpt. Friedrich GEISSHARDT	† 06.04.43	*Kdr III./JG 26*	RK-EL	102	642
Obslt. Egon MAYER	† 02.03.44	*Kdore JG 2*	RK-S	102	353
Oblt. Max-Hellmuth OSTERMANN	† 09.08.42	*Kap 7./JG 54*	RK-S	102	300
Oblt. Herbert ROLLWAGE		*Kap 5./JG 53*	RK-EL	102	?
Maj. Josef WURMHELLER	† 22.06.44	*Kdr III./JG 2*	RK-S	102	300
Hpt. Rudolf MIETHIG	† 10.06.43	*Kap 3./JG 52*	RK	101	?
Obst. Josef PRILLER		*Kdore JG 26*	RK-S	101	307
Lt. Ulrich WERNITZ		*Kap 3./JG 54*	RK	101	250
Hpt. Paul-Heinrich DÄHNE	† 24.04.45	*Kdr II./JG1*	RK	99 [10]	600
Ofw Heinrich BARTELS	† 23.12.44	*IV./JG 27*	RK	99	500
Oblt. Hans SCHLEEF	† 31.12.44	*Kap 16./JG4*	RK	99 [11]	500
Maj. Wolfgang SPÄTE		*Kdr I./JG 7*	RK-EL	99	350
Ofw. Leopold STEINBATZ	† 15.06.42	*9./JG 52*	RK-S	99	300
Lt. Horst HANNIG	† 15.05.43	*Kap 2./JG 2*	RK-EL	98	350
Obst. Gustav RÖDEL		*Kdore JG 27*	RK-EL	98	980
Lt. Rudi RADEMACHER		*11./JG 7*	RK	97	500
Lt. Hermann SCHLEINHEGE		*Kap 8./JG 54*	RK	97	484
Maj. Diethelm v. EICHEL-STREIBER		*JV 44*	RK	96	?
Oblt. Heinrich HÖFEMEIER	† 07.08.43	*I./JG 51*	RK	96	490
Lt. Leopold MÜNSTER	† 08.05.44	*II ./JG 3*	RK-EL	95	500
Ofw. Anton DÖBELE	† 11.11.43	*3./JG 54*	RK	94	458
Oblt. Heinrich KLÖPPER	† 29.11.43	*Kap 7./JG 1*	RK	94	500
Ofw. Rudolf MÜLLER	P 19.04.43	*6./JG 5*	RK	94	?
Maj. Rudolf RESCH	† 11.07.43	*Kdr IV./JG 51*	RK	94	?
Obslt. Helmut BENNEMANN		*Kdore JG 53*	RK	93	400
Ofw. Edmund ROSSMANN	P 09.07.43	*7./JG 52*	RK	93	640
Maj. Siegfried SCHNELL	† 25.02.44	*Kdr IV./JG 54*	RK-EL	93	500
Oblt. Gerhard LOOS	† 06.03.44	*Stab/JG 301*	RK	92	?
Oblt. Oskar ROMM	B 24.04.45	*Kdr IV./JG 3*	RK	92	283
Oblt. Anton RESCH		*Kap 3./JG 52*	RK	91	210
Lt. Georg SCHENTKE	D 25.12.42	*9./JG 3*	RK	90	?

Ne sont mentionnés que les pilotes de chasse de jour, à l'exception d'August Lambert, pilote d'une *Schlachtgeschwader.*

Colonne 1 : nom, prénom et dernier grade porté par le pilote.

Colonne 2 : date de mise hors de combat (B : blessé, D : disparu).

Colonne 3 : dernière affectation au front. Ne sont pas prises en compte les affectations en état-major ou dans des formations non combattantes. L'unité indiquée n'est pas nécessairement celle avec laquelle le pilote a remporté la majorité de ses victoires.

Colonne 4 : décorations. Dans tous les cas, la RK (*Ritterkreuz*) avec, éventuellement, EL (*Eichenlaub*), S (*Schwerter*) et Br (*Brillanten*).

Colonne 5 : nombre de victoires connues (y compris celles remportées en Espagne).

Colonne 6 : nombre de missions de guerre réalisées.

[1] Probablement 8 victoires supplémentaires sur Me 262 non confirmées.

[2] 220 victoires selon d'autres sources.

[3] Aurait obtenu 24 victoires supplémentaires non homologuées à la fin de la guerre.

[4] Aurait obtenu 42 victoires supplémentaires non homologuées à la fin de la guerre. Parmi celles homologuées figurent... 2 chars comptant comme victoires aériennes !

[5] 133 victoires selon d'autres sources.

[6] Aurait obtenu 40 victoires supplémentaires non homologuées faute de témoin oculaire.

[7] Total exact inconnu; il s'agit d'une estimation

[8] Total exact inconnu, entre 120 et 140 victoires probablement.

[9] Aurait obtenu 23 victoires supplémentaires non homologuées.

[10] Total exact inconnu; pourrait être supérieur à 100.

[11] Total exact inconnu; pourrait être supérieur à 100.

Genlt. = *Generalleutnant*
Obst. = *Oberst*
Obslt. = *Oberstleutnant*
Maj. = *Major*
Hpt. = *Hauptmann*
Oblt. = *Oberleutnant*
Lt. = *Leutnant*
Ofw. = *Oberfeldwebel*
Fj-Ofw. = *Fahnenjunker-Oberfeldwebel*

Kdore : *Kommodore*
Kdr : *Kommandeur*
Kap : *Staffelkapitän*

Heinrich (Heinz) Bär

Ritterkreuz mit Schwertern

220 victoires

par C.J. Ehrengardt

L'as discret

Son franc-parler n'a pas valu à Heinz Bär que des éloges de la part de sa hiérarchie ; Göring l'a même rétrogradé de *Gruppenkommandeur* à simple pilote ! Mais son talent a été son meilleur avocat. Avec 220 victoires, Bär figure parmi les dix plus grands as de la Luftwaffe. Personnage sympathique et discret, il a piloté Bf 109 et Fw 190 avec le même bonheur sur tous les théâtres d'opérations où la Luftwaffe a été présente ; il a terminé sa carrière sur Me 262, à bord duquel il a revendiqué ses 16 dernières victoires.

UNE VOCATION CONTRARIÉE

Oskar Heinrich Bär voit le jour le 25 mars 1913 dans l'exploitation agricole familiale située à Sommerfeld, un faubourg de Leipzig. Les Allemands étant friands de diminutifs, il est rapidement appelé Heinz – par la suite, ses camarades lui donneront celui de « Pritzl ». À 15 ans, il s'inscrit au club de vol à voile de Leipzig, qu'il rejoint dès l'école terminée – son destin est tout tracé : il sera pilote à la Luft Hansa ! Cependant, un an plus tard, la crise économique qui s'installe durablement en Allemagne l'oblige à abandonner l'idée d'être pilote civil.

En désespoir de cause, en avril 1933, il s'engage pour une durée de douze ans dans la Reichswehr. Toutefois, il n'a pas renoncé à devenir pilote : récemment promu *Gefreiter*, en avril 1935, il obtient d'être versé dans la Luftwaffe, dont l'existence vient d'être révélée au monde entier deux mois plus tôt. Là, son rêve semble virer au cauchemar : loin d'être admis comme futur pilote de chasse, il est affecté à une escadre de bombardement comme… tourneur-ajusteur ! Mais ses nombreuses demandes de reclassement ne restent pas vaines : début novembre 1937, il est enfin envoyé à l'école de pilotage d'Oldenbourg. Il suit alors le parcours typique d'une jeune recrue, jusqu'à son affectation, le 1er septembre 1938, au I./JG 135 à Straubing… comme pilote du Ju 52 de servitude du *Gruppenstab* – une poisse décidément tenace !

ENFIN PILOTE DE CHASSE

Le I./JG 135 devient successivement I./JG 233 (01.11.38) et I./JG 51 (01.05.39). C'est alors que le *Staka* 1./JG 51, le *Hauptmann* Douglas Pitcairn, tout auréolé de sa brillante campagne en Espagne, prend le jeune *Unteroffizier* sous son aile et accepte de le former sur Bf 109 de manière tout à fait officieuse. Cependant, avec l'entrée en guerre de l'Allemagne au 1er septembre 1939, la Luftwaffe a besoin de mobiliser ses forces vives : « Pritzl », promu *Feldwebel*, est confirmé comme pilote au sein de la 1./JG 51 – on lui affecte un Bf 109 E-1 qui reçoit un « 13 » blanc ; superstitieux, comme tout bon aviateur qui se respecte, il conservera ce code tactique tout au long de sa carrière. Maintenant, son rêve est devenu réalité.

Heinz Bär ne tarde pas à prouver sa valeur : le 25 septembre 1939, il revendique sa première victoire [1] – la deuxième de la JG 51 ; elle lui vaut la Croix de fer de 2e classe. Toutefois, il ne tarde pas non plus à prouver sa libre interprétation du règlement.

Le 1er mai 1940, il effectue deux pénétrations en profondeur dans les lignes françaises à moins de 20 m d'altitude. Pitcairn le met à pied pendant deux semaines pour ne pas avoir respecté deux consignes : un seul raid en profondeur par jour et jamais en dessous de 20 m ! Qu'il soit revenu de sa seconde sortie avec un avion endommagé est, en quelque sorte, la cerise sur le gâteau... De ce fait, Heinz Bär rate les premiers jours de la campagne à l'Ouest. Il s'en remettra !

Il empoche deux nouvelles victoires (deux Hurricane les 21 et 23 mai) avant d'enchaîner les opérations au-dessus de la Manche. Entre le 1er septembre 1939 et le 12 juillet 1940, il a réalisé 110 missions de guerre, mais son palmarès ne s'est guère enrichi. Il doit attendre le 18 août, en pleine Bataille d'Angleterre, pour peindre une cinquième barre sur la queue de son Bf 109. Le 2 septembre, sa mission s'achève accroché aux suspentes de son parachute au beau milieu de la Manche ; heureusement, grâce à la prompte intervention d'une vedette rapide, son séjour dans l'eau est de courte durée. À son retour, il apprend sa nomination au grade de *Leutnant*.

Si son palmarès va croissant, il est encore bien loin de la fulgurante progression des plus grands as allemands de l'époque : 10e succès le 9 septembre et 17e le 11 mai 1941. La Croix de fer de 1re classe récompense son action, mais la *Ritterkreuz* semble encore bien lointaine.

▲ Heinz Bär à bord de son premier avion de chasse numéroté « 13 » : un Bf 109 E-1 de la 1./JG 51 à Speyer, peu après la déclaration de guerre. (Collection H. Obert)

◀ Portrait officiel de Heinz Bär après sa promotion au grade de *Major* le 1er mars 1943. (Collection de l'auteur)

SUR LE FRONT DE L'EST

Comme pour la plupart des futurs grands as de la Luftwaffe, l'ouverture du front de l'Est, le 22 juin 1941, fournit à Heinz Bär toutes les opportunités de gonfler son palmarès et de décrocher les décorations les plus convoitées. Le I./JG 51 s'installe à Stara Wies (Pologne) quelques jours avant le déclenchement de l'opération « Barbarossa » ; il est placé sous les ordres du II. *Fliegerkorps*, qui couvre les forces terrestres qui avancent en direction de Kiev. Dès l'ouverture du nouveau front, Heinz se distingue en revendiquant un triplé ; le 2 juillet, alors qu'il vient d'abattre sa 29e victime, il reçoit la *Ritterkreuz*.

En moins d'un mois, Heinz exécute 48 missions, qui lui permettent de porter son score à 39 succès, après quoi, le 20 juillet, il est muté au IV./JG 51 pour prendre le commandement de la 12. *Staffel*. Le 1er août, il passe *Oberleutnant*. Dès lors, son palmarès ne cesse de grossir : 40e victoire le 22 juillet, 50e le 29 juillet, 60e le 12 août, 70e le 22 août, 80e le 31 août ; et, bien évidemment, les récompenses suivent : le 14 août, il décroche les Feuilles de chêne.

[1] Pitcaim et Bär ont revendiqué chacun un « Curtiss P-36 », mais ils ont tous les deux tiré sur le même : le H-75A-2 n° 112 du capitaine Claude du GC II/4.

Cependant, la chance le lâche le 31 août : abattu par un chasseur soviétique, il effectue un atterrissage forcé dans les lignes ennemies près de Novgorod-Seversky. Bien que s'étant foulé les deux chevilles, ce qui transforme sa marche en véritable calvaire, il s'empresse de mettre la plus grande distance possible entre l'épave et lui, car une patrouille soviétique ne tarde pas à se présenter sur les lieux du crash. Il passe la nuit caché dans un buisson et repart vers le nord-ouest au petit matin. Il a enfoui ses décorations, sa montre et son pistolet dans ses poches, rabattu ses cheveux en bataille sur le visage, retourné son blouson de cuir préalablement bourré de paille et jeté ses bottes d'aviateur, espérant ainsi passer pour un inoffensif paysan russe. Après deux jours et deux nuits de marche incessante, sans avoir mangé et grimaçant de douleur, il atteint enfin les lignes allemandes ; il est rapidement évacué vers un hôpital, où il passe les deux mois suivants. Ayant appris les circonstances de son évasion, Göring le promeut aussitôt au grade de *Hauptmann*.

De retour à la 12./JG 51, il renoue rapidement avec le succès (81e victoire le 28 novembre) avant de finir l'année 1941 avec 86 barres noires sur le gouvernail de son Bf 109 F-2.

▶ Après la remise de la *Ritterkreuz*, avec la 12./JG 51 à Tchatalovka, fin juillet 1941. (E-N Archives)

▼ Heinz Bär reçoit les Glaives des mains du *Führer*, en même temps que Werner Baumbach et Hermann Graf, le 16 février 1942. Il est le septième soldat de la Wehrmacht décoré de cette haute récompense. (Collection de l'auteur)

Les archives du IV./JG 51 pour les quatre premiers mois de 1942 ont malheureusement disparu, mais on sait néanmoins que Heinz Bär est décoré des Glaives le 16 février 1942 (septième soldat de la Wehrmacht ainsi récompensé) pour sa 90e victoire.

Le 11 mai 1942, « Pritzl » se voit confier le commandement du I./JG 77, qui se trouve basé à Bagerovo, en protection des troupes allemandes engagées en Crimée. Enfin, le 19 mai, avec un quadruplé (ses 100e à 103e succès), Heinz rejoint le club encore fermé des « centenaires ». Cet exploit – il est le huitième pilote allemand à atteindre ce nombre « magique » – lui vaut de recevoir l'*Ehrenpokal der Luftwaffe* et la *Deutsches Kreuz in Gold*.

Le 30 juin, le I./JG 77 quitte Odessa pour d'autres cieux ; son *Gruppenkommandeur* arbore fièrement sur son gouvernail les symboles de ses 113 victoires – dont 85 remportées sur le front de l'Est en un an, à quelques jours près.

EN MÉDITERRANÉE

Après un passage en Grèce, le I./JG 77 prend ses quartiers à Comiso (Sicile), le 1er juillet 1942, pour participer à l'offensive contre Malte. Le groupe a été rééquipé en Bf 109 F-4/Z et recevra des Bf 109 G-2 Trop à partir du mois d'août. Heinz doit patienter jusqu'au 13 octobre pour remporter ses deux premières victoires (deux Spitfire) sur ce théâtre d'opérations. Il n'en ajoute que deux avant que son *Gruppe* ne reçoive l'ordre de franchir la Méditerranée et de s'installer à Bir el-Abd (Égypte) le 27 octobre, au moment où Rommel tente de forcer la décision dans un affrontement qui trouvera son dénouement à El-Alamein. Le 11 décembre, « Pritzl » ne laisse le soin à personne de revendiquer le 800e succès du I./JG 77 ; à la fin du mois, lui-même en est à 139.

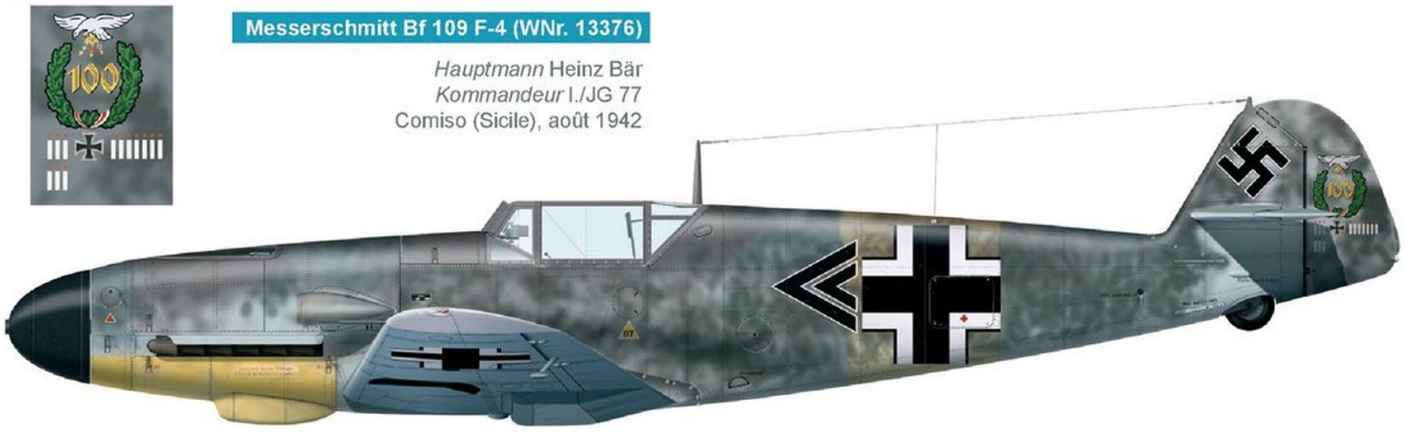
En janvier 1943, le groupe se replie vers la Tunisie ; le 27 du mois, Heinz Bär atteint le nombre de 150 avions ennemis abattus.

▼ Le *Major* Heinz Bär, *Kommandeur* du I./JG 77, devant son F-4 arborant 103 victoires sur le gouvernail. La photo a été prise à Kertsch le 19 mai 1942. (E-N Archives)

Il fait aussi connaissance avec l'aviation américaine, revendiquant, le 14 janvier, deux B-25 et un P-40 – auxquels il ajoute deux Spitfire pour faire bonne mesure… Le 4 février, il descend le premier des 13 B-17 qui figureront à son palmarès à la fin de la guerre.
En mars 1943, le groupe est transformé sur Bf 109 G-6 Trop. Le 1er du mois, Heinz est promu *Major*. La campagne de Tunisie tourne à la confusion pour les forces de l'Axe, et, le 8 mai, le I./JG 77 évacue définitivement le continent africain. Tandis que l'échelon technique est mis au repos à Foggia, les pilotes sont envoyés se refaire une santé à Neubiberg. Le palmarès du *Kommandeur* fait état de 177 victoires, dont 65 remportées en Afrique.
Le 9 juin 1943, le I./JG 77 est à nouveau opérationnel depuis le terrain de Foggia, qu'il quitte rapidement pour Sciacca (Sicile). L'opération « Husky » (l'invasion de la Sicile par les Alliés), lancée le 10 juillet, constitue un véritable désastre pour la Luftwaffe, totalement écrasée sous le nombre. Le rendement du *Gruppe* s'en ressent cruellement : au cours du mois de juillet, il n'est crédité que de 28 victoires et perd 8 pilotes (dont un prisonnier) – ainsi que 35 Bf 109 à l'ennemi !

▲ Début juillet 1942, le I./JG 77 s'installe à Comiso (Sicile), où les pilotes sont accueillis par de charmantes infirmières. Si le lecteur veut bien détourner son regard de ces souriantes demoiselles, il remarquera aussi la dérive du Bf 109 F-4/Z (WNr. 13376) du *Hauptmann* Heinz Bär, *Kommandeur* I./JG 77, enrichie de ses 113 victoires. Au second plan, le « <1 » du *Feldwebel* Georg Ludwig, ailier de Bär, dont la dérive porte 16 barres blanches. (E-N Archives)

▶ En Égypte. (E-N Archives)



Messerschmitt Bf 109 F-4 (WNr. 13376)

Hauptmann Heinz Bär
Kommandeur I./JG 77
Comiso (Sicile), août 1942

EN DISGRÂCE

Pendant cette période difficile, Heinz Bär, qui souffre à la fois de ses anciennes blessures et d'une grande fatigue nerveuse, vole très peu et ne remporte aucune victoire. C'est ce que vient lui reprocher son *Kommodore*, le *Major* Johannes Steinhoff, un pilote de talent, mais doté d'une forte personnalité qui n'admet pas la contradiction, et dont les méthodes de commandement sont critiquées tant par ses subordonnés que par ses supérieurs (voir les mémoires d'Adolf Galland). Si l'on ne connaît pas la teneur de l'entretien, on peut gager que Heinz Bär n'a pas manqué de mettre en cause le mode de fonctionnement de son *Kommodore*.

Quelques jours plus tard, Heinz Bär est prié, toutes affaires cessantes, de se rendre à Karinhall – officiellement pour faire son rapport à Hermann Göring, mais, en fait, il comprend très vite qu'il s'agit de son procès ! Comme à son habitude, le *Reichsmarschall* se lance dans une violente diatribe contre ces « maudits pilotes de chasse » qui, depuis la Bataille d'Angleterre, ont trahi sa confiance auprès du *Führer* et gonflé leurs palmarès pour accumuler les décorations. Puis il en vient à accuser Heinz Bär de lâcheté et de mauvaise influence sur ses pilotes, qui « préfèrent casser leurs avions plutôt que de se battre [2] ». Malgré l'interdiction de se défendre qui lui a été intimée par Göring dès le début de son réquisitoire, Bär tente de rétablir la réalité de certains faits en évoquant la supériorité aérienne des Alliés et les fautes de Steinhoff. Grave erreur ! L'*Oberbefehlshaber der Luftwaffe* lui fait clairement comprendre que tout argument supplémentaire sera considéré comme de l'insubordination, avec toutes les conséquences que cette accusation implique. En serrant les dents, Heinz Bär écoute en silence *Der Dicke* lui expliquer qu'il a bloqué sa proposition pour la Croix de chevalier avec Diamants et qu'il est démis sur-le-champ de ses fonctions de *Gruppenkommandeur*. Il recevra bientôt son affectation pour une école de chasse !

On imagine sans mal l'état d'esprit de Heinz Bär quand il monte dans l'avion qui le ramène à Botricello, où son futur ex-groupe est basé. Le 6 août, il fait ses adieux à ses hommes et prend le chemin de Salon-de-Provence, où se trouve sa nouvelle unité : l'*Ergänzungs-Jagdgruppe Süd*.

Cette école d'application, équipée de Bf 109 E/F/G et de Fw 190 A, se compose de quatre *Staffeln* qui, à cette époque, sont réparties entre Orange-Caritat, Avignon-Pujaut, Nîmes-Courbessac et Salon-de-Provence. « Wie Gott in Frankreich [3] », disaient alors les Allemands, savourant ainsi la chance de se trouver, même pendant un temps très court, loin du front de l'Est et dans un pays où ils ne manquaient de rien, et surtout pas de cochonnailles, de champagne, de cognac et même de « pitites madmazelles » ! Ces *Ergänzungs-Jagdgruppen* servaient aussi de « sanatorium » pour permettre aux as en convalescence ou au bord du « burn-out » de se refaire une santé. L'Erg.-Jgr. *Süd* verra ainsi défiler Robert Olejnik, Viktor Bauer, Erwin Clausen, Ludwig Franzisket et Gustav Frielinghaus, pour ne citer que les plus connus [4].

Tout au long du second semestre 1943, les événements dans le ciel du *Reich* prennent une tournure désagréable. Même si la Luftwaffe a marqué son territoire lors du second raid américain sur Schweinfurt (14 octobre 1943), il devient évident aux yeux de nombreux responsables de la défense du territoire qu'il est nécessaire de mobiliser toutes les forces vives du pays – y compris les parias.

C'est l'*Oberstleutnant* Walter Oesau, *Kommodore* JG 1, qui va plaider auprès du *Reichsmarschall* la réhabilitation de Heinz Bär. Göring accepte, mais exige qu'il n'exerce aucun commandement. Après un court passage à la 11./JG 1, sur le point d'être dissoute (!), il arrive comme simple pilote à la 6./JG 1. Mais personne n'est dupe : avec son expérience, c'est lui qui commande *de facto* le II./JG 1. D'ailleurs, il est finalement nommé en remplacement du *Hauptmann* Hermann Segatz († 08.03.44). La comédie est terminée.

KOMMODORE

« Pritzl » revient rapidement sur le devant de la scène, portant son palmarès à 195 victoires avec la 6./JG 1. Le 22 avril, désormais *Kommandeur* II./JG 1, un B-24 lui permet de rejoindre le cercle des « bicentenaires » – septième pilote allemand à atteindre les 200 victoires. Il abandonne le « 13 rouge » pour un « 23 rouge » quand il est propulsé *Kommodore* JG 1, après la disparition de Walter Oesau, le 11 mai 1944.

Le 1er juin 1944, il prend le commandement de la JG 3, dont deux de ses *Gruppen* (II. et III.) sont engagés quelques jours plus tard sur le nouveau front de Normandie. Il remporte sa 202e victoire (un P-47) près de Chartres le 7 août.

Après avoir mené son escadre lors de l'opération « Bodenplatte » (1er janvier 1945) – au cours de laquelle il revendique deux Typhoon à bord d'un Fw 190 D-11 –, le 10 janvier, il est proposé pour prendre en charge l'*Erprobungskommando* 162 à Rechlin-Roggenthin, une unité destinée à expérimenter le Heinkel He 162 ; mais elle ne verra jamais le jour. Finalement, embarquant avec lui les quelques He 162 qui ont été livrés, Heinz Bär arrive le 13 février 1945 à Lechfeld pour prendre en main le III./EJG 2, un groupe chargé de former les pilotes de Me 262. Bär pilote son propre 262 A-1a (WNr. 110559), dûment décoré du chiffre « 13 » rouge, mais aussi le V186, prototype de la série Me 262 C-1, baptisé « Heimatschützer I » (protecteur de la patrie), avec lequel il réalise un vol de 40 minutes le 15 février, atteignant l'altitude de 14 700 m grâce à l'appoint du moteur-fusée dans le fuselage arrière.

◥ et ▶ Le Fw 190 A-7 (WNr. 431007) du *Kommandeur* II./JG 1, arborant le symbole de ses 200 victoires sur le gouvernail. Störmede, 22 avril 1944. (E-N Archives)

[2] Sur 53 Bf 109 perdus par le I./JG 77 en juillet 1943, 18 ont été détruits accidentellement.

[3] Comme Dieu en France.

[4] L'exemple le plus connu est Hermann Graf, nommé *Kommandeur* de l'Erg.-JGr. *Ost*.

◀ En Tunisie. (E-N Archives)

Bien que principalement chargé de l'instruction des pilotes, le III./EJG 2 n'en exécute pas moins des missions de guerre confiées aux instructeurs et aux élèves les plus doués ; bien évidemment, « Pritzl » ne manque pas une occasion de décoller à la chasse aux *Viermots*. Il remporte ainsi 13 nouveaux succès – devenant au passage l'un des tout premiers as sur avion à réaction du monde !

AS SUR CHASSEUR À RÉACTION

Lechfeld étant la cible fréquente de l'aviation alliée, le III./EJG 2 est dissous le 23 avril. Tandis que le gros de l'unité rejoint Mühldorf, Bär, son état-major et ses meilleurs instructeurs s'envolent pour Munich-Riem afin de « s'engager » à la JV 44. Bär apporte un joli cadeau à Galland : le prototype du Me 262 A-1a/U5 (WNr. 112335) armé de six canons MK 108 ! Ses retrouvailles avec Johannes Steinhoff ont dû être un grand moment, à n'en pas douter…

À la suite de la blessure de Galland, Bär devient *Verbandsführer* (commandant d'unité). La JV 44 se replie ensuite à Salzbourg-Maxglan, d'où elle n'effectue qu'une seule mission : le 29 avril, « Pritzl » revendique sa toute dernière victoire (220e), un P-47 qu'il abat aux commandes du Me 262 A-1a/U5.

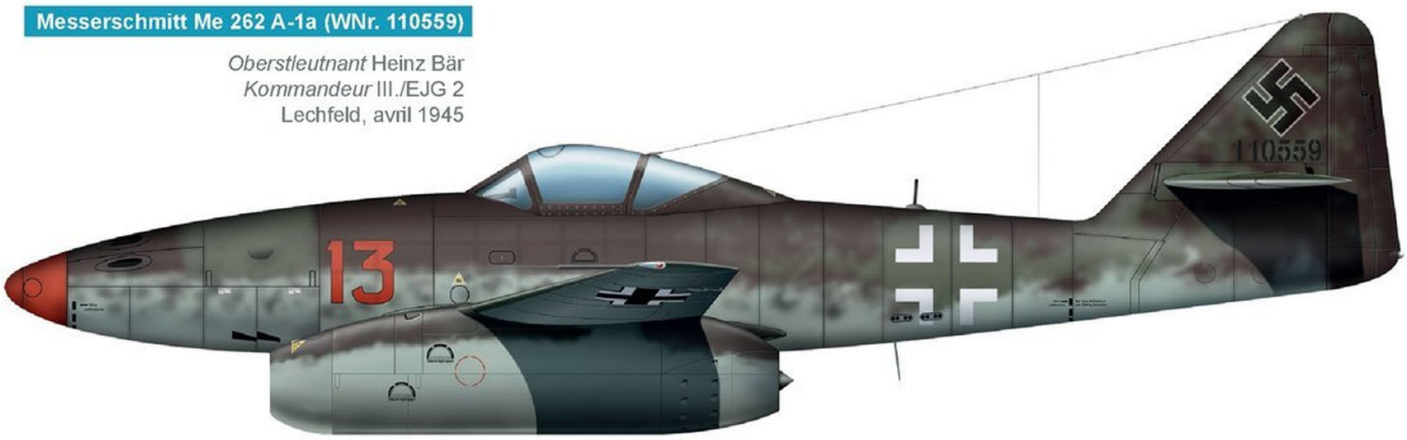
Le 29 ou le 30 avril, Bär téléphone à Galland pour l'informer que le chef d'état-major de la Luftwaffe lui a intimé l'ordre de rejoindre Prague. La réponse est claire : « Ne bougez pas de Salzbourg. Restez-là – ne bougez pas ! » Quelques jours plus tard, le *Generalmajor* Dietrich Peltz, qui commande la chasse à l'Ouest, se présente à Maxglan en personne ; il y est rejoint par l'*Oberst* Hajo Herrmann. Tous deux rencontrent Bär. Walter Krupinski a rapporté les grandes lignes de cette entrevue mouvementée :

« [Ils] ont exigé que Bär rallie Prague-Ruzyne dans les prochaines heures. Bär a refusé tout net, et il s'en est suivi une violente

▲ L'*Oberstleutnant* Heinz Bär, *Kommandeur* III./EJG 2 à Lechfeld, discute avec l'un de ses mécaniciens. (E-N Archives)

Messerschmitt Me 262 A-1a (WNr. 110559)

Oberstleutnant Heinz Bär
Kommandeur III./EJG 2
Lechfeld, avril 1945



dispute. Nous avions juste appris par une radio de Prague qu'un soulèvement venait d'avoir lieu. À un moment, Peltz ou Herrmann a attiré l'attention de Bär que l'ordre de gagner Prague-Ruzyne avait été donné à un *Gruppe* de la JG 300, alors basé à Ainring, sur l'autre rive de la Saalach, et que cet ordre était en cours d'exécution. En effet, pendant un moment, la discussion a été interrompue par le vrombissement au-dessus de nos têtes des derniers Bf 109 et Fw 190 de la JG 300 quittant Ainring à destination de Prague-Ruzyne. Peltz a dit : "*Vous voyez ? Ils décollent ! Ils vont à Prague !*" Et Bär a eu cette réponse que je n'ai jamais oubliée : "*Oui, Monsieur, mais nous sommes sous le commandement du* Generalleutnant *Galland, et je n'obéirai qu'aux ordres que m'aura donnés le* Generalleutnant *Galland*". J'ai cru qu'ils allaient l'abattre sur place ! »

Le 4 mai, pour éviter de sacrifier ses pilotes dans une bataille perdue d'avance à Prague, Bär prend la seule décision qui s'impose : il donne l'ordre de saboter tous les Me 262 en état de vol et envoie deux officiers négocier la reddition de l'unité aux Américains qui viennent d'investir Salzbourg. Quand ceux-ci arrivent à Maxglan le lendemain matin, à la place des chasseurs à réaction qui excitent leur convoitise, ils ne trouvent que des tas de cendres encore fumantes.

En un peu plus de 1 000 missions de guerre, Heinz Bär a été crédité de 220 victoires [5], ce qui le hisse à la 8e place du palmarès général des as allemands ; avec 124 appareils alliés (occidentaux) revendiqués, il se classe juste derrière Hans-Joachim Marseille ; enfin, ses 16 victoires sur avion à réaction en font le quatrième as de la spécialité ! Il a été abattu 18 fois dans sa carrière et blessé à plusieurs reprises. Proposé deux fois pour les Diamants, il ne les recevra jamais.

[5] 221 victoires selon certains chercheurs.

APRÈS LA GUERRE

Capturé par les Américains, il est remis aux Britanniques, qui le gardent dix-huit mois dans un camp avant de le relâcher. Il choisit de ne pas revenir dans sa ville natale, qui se trouve désormais dans la zone soviétique, et s'installe à Brunswick. En 1950, il devient consultant dans l'aviation civile et président de la Commission du vol motorisé de l'Aéro-club d'Allemagne. Il manque rarement une occasion de faire admirer ses qualités de pilote d'acrobatie lors de meetings officiels et participe volontiers à la mise au point d'un avion ADAC d'entraînement conçu par le *Prof. Dr.-Ing.* Hermann Winter, de l'IUT de Brunswick : le Braunschweig LF-1 Zaunkönig.

C'est au cours d'un vol de routine à bord du prototype V3 (D-EBAR) au-dessus de l'aérodrome de Brunswick-Waggum qu'il trouve la mort le 28 avril 1957, à la suite d'un décrochage lors d'une vrille à plat. Il avait 44 ans. ■

La « fausse 200e victoire » de Heinz Bär fabriquée par la propagande nazie. On le voit sur la photo examiner l'épave de MISS OUACHITA, un B-17F (42-3040) du 323rd *Bombardment Squadron*, 91st *Bombardment Group*, qu'il vient d'abattre près de Bexten, le 22 février 1944. Il s'agit en fait de sa 186e victime. Il est accompagné par ses deux ailiers : l'*Oberfeldwebel* Leo Schumacher (portant un blouson US) et, à demi-caché, le *Feldwebel* Max Sauer. (Bundesarchiv Bild-101I-666-6875-05/Rothkopf)

Des pilotes de la JV 44 assistent visiblement de manière très attentive à une conférence à l'extérieur de la salle des opérations de Riem. De gauche à droite : *Major* Heinrich Brücker, *Oberstleutnant* Heinz Bär, x, *Fahnenjunker-Oberfeldwebel* Leo Schumacher, *Major* Erich Hohagen (au premier plan) et *Oberleutnant* Franz Stigler. (E-N Archives)

Gerhard Barkhorn

Ritterkreuz mit Schwertern

301 victoires

par Yannis Kadari

Brillant second

Gerhard Barkhorn vient au monde le 20 mars 1919 sur les rives de la Baltique, à Königsberg, capitale de la Prusse-Orientale. Il rejoint la Luftwaffe en novembre 1937, entamant son apprentissage de pilote au printemps suivant. Lorsque la guerre éclate en septembre 1939, il est toujours en formation. Promu *Leutnant*, il rejoint la 3./JG 2 puis la 6./JG 52 [1] le 1er août 1940, alors que la bataille d'Angleterre vient d'éclater.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que ses débuts ne sont guère saisissants : non seulement le jeune pilote ne remporte aucune victoire, mais, pis encore, il est envoyé au tapis à deux reprises par les chasseurs de la Royal Air Force. En septembre 1940, son « Emil » est endommagé pendant un *dogfight*, et Barkhorn doit se poser en catastrophe ; si l'homme s'en sort avec quelques contusions, sa machine, elle, est expédiée à la casse. En octobre, un mois plus tard, le voici engagé dans un combat tournoyant avec un Spitfire au-dessus du Kent. Le duel tourne mal lorsque le radiateur d'huile de l'Allemand est criblé de balles. Le pilote rompt le contact et essaie de rentrer tant bien que mal avant que son moteur ne serre. En vain, son Messerschmitt est achevé par un Hurricane en maraude aux abords du Channel. Le *Leutnant* n'a pas d'autre choix que de sauter en parachute au-dessus de la Manche ; une opération dangereuse du fait des courants et de la température de l'océan en cette période de l'année. Il est néanmoins repêché peu après par une vedette du *Seenotdienst*, le secours en mer de la *Luftwaffe*.

Ainsi donc, à cette époque, « Gerd » Barkhorn n'affiche pas vraiment le profil d'un « prédateur » des cieux. Walter « Graf » Krupinski, lui aussi à la 6./JG 52, futur grand as et très bon ami de Barkhorn, se souvient d'une anecdote révélatrice de leurs « performances » durant la bataille d'Angleterre : « Un jour, Gerhard et moi avons pris en chasse un bimoteur ennemi, un Bristol Blenheim, qui était en reconnaissance dans notre secteur. Nous avons décollé à toute berzingue et nous nous sommes précipités derrière lui, surexcités à l'idée de l'abattre. Nous l'avons intercepté au-dessus de la mer, et nous nous sommes acharnés sur lui, encore et encore, jusqu'à épuiser nos munitions. À chaque fois qu'on tirait, il virait sec pour éviter nos rafales et se débattait comme un beau diable. Il a fini par rentrer en Angleterre, tranquillement, et nous, membres de "l'élite de la Luftwaffe", nous avons fait demi-tour piteusement… »

En 1941, la « Richthofen » gagne le terrain de Sobolewo, en Pologne centrale, pour se préparer à l'opération « Barbarossa ». Les affaires sont lancées le 22 juin 1941, mais il faut attendre le 2 juillet, soit sa 120e mission, pour que Gerhard Barkhorn remporte enfin sa première victoire, sur un DB-3, près de Minsk. Et encore, de son propre aveu, il n'aura réussi à l'abattre qu'en utilisant toutes ses munitions. Il n'empêche, comme il le dira lui-même non sans humour, l'homme a eu un déclic : « Nous autres, Prussiens, on a la comprenette difficile, mais une fois qu'on a pigé le truc, rien ni personne ne peut plus nous arrêter. »

Et de fait, à la fin de l'année, le récemment promu *Oberleutnant* revendique dix succès. Le 21 mai 1942,

Messerschmitt Bf 109 F-4/Z (WNr. 13388)

Oberleutnant Gerhard Barkhorn
Kapitän 4./JG 52
Gravoko, 22 juin 1942

« Gerd » est nommé *Staffelkapitän* de la 4./JG 52. Les jours passent, et son tableau de chasse ne cesse de s'allonger : R-5, Il-2, LaGG-3, MiG-1, Pe-2 sont effacés les uns après les autres du ciel d'Ukraine méridionale. Au-delà de ses qualités de pilote, notre homme explique aussi ses succès par les difficultés des Russes : « Ils n'avaient absolument aucune expérience, et leurs avions étaient surclassés par notre 109. Ils volaient par trois – alors que nous étions quatre (*Schwarm*) – en se contentant de suivre leur leader partout où il allait, d'une manière très rigide. Certains volaient sans surveiller les alentours, négligeant de regarder à droite, à gauche ou derrière eux. On pouvait alors s'approcher à 50 mètres, voire moins, puis ajuster un tir précis, court et mortel. Nous en avons envoyé beaucoup au tapis comme cela. Quelques-uns étaient cependant d'excellents pilotes. »

Peu après le lever du soleil, le 22 juin 1942, date anniversaire de l'invasion de l'Union soviétique, Barkhorn tombe sur un groupe de LaGG-3 : cinq sont détruits en trente minutes. Le 1er juillet, en chasse libre à bord de son « Friedrich » près de Taganrog, il abat un LaGG-3, un Chtourmovik, un Boston et un Hurricane. Le 19, c'est encore un quadruplé. Le lendemain, un quintuplé. Avec trois, quatre, voire cinq sorties quotidiennes, les missions se succèdent à un rythme infernal, et l'as montre des signes d'épuisement nerveux. Le 24 juillet, il s'offre un I-16 et deux LaGG-3, portant son score à 64 victoires. Le lendemain, il est grièvement blessé à bord de son Bf 109 F-4 par un tir antiaérien alors qu'il rentrait vers le terrain de la 4./JG 52 après avoir mitraillé des positions russes. Évacué vers un hôpital de campagne, il est de retour au front deux mois plus tard. Entre-temps, le 23 août, il a été décoré de la *Ritterkreuz*.

[1] JG 52, au sein de laquelle serviront, notamment, Erich Hartmann (352 victoires), Günther Rall (275 victoires), Hermann Graf (212 victoires) et tant d'autres *Experten* ! Rappelons que cette *Jagdgeschwader* dépasse au total les 11 000 victoires pour l'ensemble du conflit !

◀ Mars 1944, Barkhorn tout sourire : il vient de recevoir les Épées pour sa Croix de chevalier. Il est alors à 250 victoires. (DR)

Durant l'été et l'automne, le II./JG 52 est engagé dans les boucles du Don, en appui des troupes de Friedrich Paulus, qui se battent à Stalingrad. Le siège de la ville tourne au désastre, et les *Grenadiere* sont encerclés. « Wintergewitter », qui mobilise la *4. Panzer-Armee*, est déclenchée par Erich von Manstein sur ordre du *Führer* : il s'agit de secourir les débris de la *6. Armee*. La couverture aérienne est assurée par les *Staffeln* du *II. Gruppe* de la « Richthofen ». Malgré les efforts allemands, « Wintergewitter » ne débouche sur rien de concret ; la *6. Armee* a cessé d'exister. Qu'importe, de son côté, « Gerd » a continué à améliorer son tableau de chasse : le 19 décembre 1942, il a enregistré ses 100e et 101e succès en descendant deux P-40 entre Rostov et Stalingrad.

Messerschmitt Bf 109 G-6

Hauptmann Gerhard Barkhorn
Kommandeur I./JG 52
Kharkov, août 1943

Comme tous les avions de Barkhorn, ce Bf 109 porte le prénom de son épouse, ainsi qu'un petit « 5 », chiffre fétiche de l'as qui a échappé à la mort à deux reprises à bord d'un « 5 blanc ».

Le 11 janvier 1943, notre homme reçoit les feuilles de chêne pour sa Croix de chevalier. Cette même année, il épouse son amour de jeunesse, Christl, qui lui donnera bientôt un premier enfant, une petite fille prénommée Ursula. Loin de ce bonheur en famille, la guerre n'attend pas. Et le carnage de reprendre, avec notamment deux quadruplés successifs les 11 et 12 février. Le 1er septembre 1943, le *Hauptmann* Barkhorn devient *Kommandeur* du II./JG 52. Cette promotion, l'Allemand la fête à sa manière, quatre jours plus tard, en abattant deux LaGG-5, dont celui du héros de l'Union soviétique Nikolaï Fiodorovitch Klepikov, un as aux 600 missions de guerre, qui meurt sur le coup. La barre des 200 victoires est atteinte à la fin novembre ; Barkhorn est le cinquième pilote allemand à réaliser un tel exploit. Reste que les Bf 109 de la « Richthofen » sont aux quatre cents coups en Ukraine et en Crimée. Après l'échec allemand à Koursk, les Soviétiques sont en effet passés à la contre-offensive, et rien ne semble pouvoir les arrêter. La *Jagdwaffe* est usée, et l'espérance de vie des nouvelles recrues est en chute libre : en moyenne, 25 % des jeunes pilotes ne survivent pas à leur cinquième mission ! Seuls les *Experten* tirent encore leur épingle du jeu. Ce sera notamment le cas de deux ailiers de notre homme : Hans Waldmann, qui atteindra 134 succès avant de mourir accidentellement à bord de son Me 262 en mars 1945, et Heinz Ewald, qui revendiquera 84 victoires à la fin du conflit. L'un et l'autre auront été à bonne école. Le 31 décembre 1943, Gerhard Barkhorn atteint sa 228e victoire ; en février 1944, il passe le cap des 250. Le 2 mars, à Berchtesgaden, en compagnie d'autres pilotes, dont « Bubi » Hartmann et son vieux complice Walter Krupinski, le Prussien reçoit les Épées pour sa Croix de chevalier des mains d'Adolf Hitler. De retour sur l'*Ostfront* au début du mois de mai, le récemment promu *Major* multiplie les sorties.

Le 31 mai 1944, sur les coups des 5 heures du matin, il décolle d'urgence du terrain de Husi, à cent kilomètres au sud-est de Iasi, en Roumanie. Il a dormi trois heures, quatre tout au plus. À bord de son « Gustav », il engage une formation d'Iliouchine Il-2 lourdement protégée. Pourtant, moins de sept minutes plus tard, deux Airacobra, un Chtourmovik et un Yak-9 ont succombé sous ses assauts. Les alertes permanentes rendent la journée harassante, et le pilote enchaîne six sorties ! Aussi, lorsque, de retour d'une mission d'escorte des appareils du III./SG 2 [2], Barkhorn reçoit un appel radio rendant compte de la présence de chasseurs soviétiques, il n'y prête pas l'attention nécessaire. Il est un peu plus de 20 heures,

◤ Le *Major* Gerhard Barkhorn prend le commandement de la JG 6 deux semaines après la disparition de son premier *Kommodore*, Johann Kogler. Fortement diminué par des blessures reçues en combat en mai 1944, Barkhorn ne pourra pas augmenter son capital de 301 victoires. Bien que l'on connaisse trois photos le montrant descendre de son « Dora-9 », il préférait le Bf 109, avec lequel il avait remporté la totalité de ses victoires. Il quittera la JG 6 en mars 1945. (EN-Archives)

◀ Le *Hauptmann* Gerhard Barkhorn revient de la mission qui lui a offert son 250e succès dans le secteur de Bulganak (Ukraine), le 13 février 1944. Il sera l'un des rares as de la JG 52 à ne pas finir entre les mains des Russes après la capitulation. (DR)

▲ Si Gerhard Barkhorn ne semble pas s'être facilement accoutumé au Me 262, c'est qu'il était très handicapé par une jambe raide, séquelle d'une mauvaise rencontre dans le ciel de Russie en mai 1944. C'est manifeste sur cette photo, où il éprouve une grande difficulté à descendre de son Fw 190 D-9 à Sorau en février 1945 ; il est alors *Kommodore* de la JG 6. (via G. Zumski)

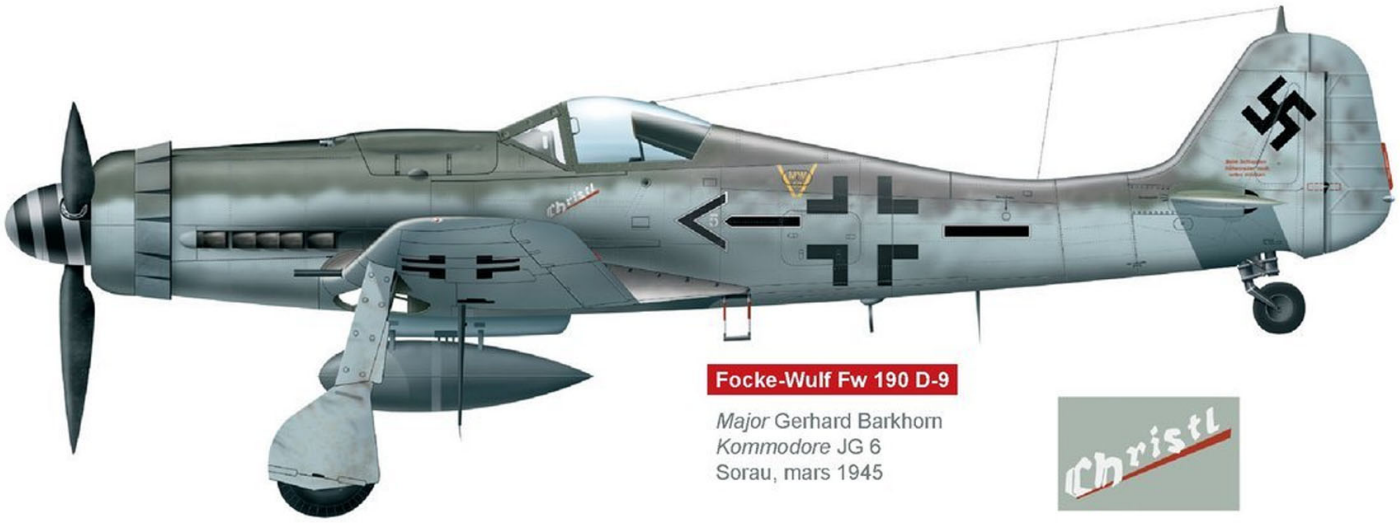
son autonomie se limite à 20 minutes de vol, et, surtout, il est épuisé : « j'étais fatigué et je ne surveillais pas mes 6 heures. J'avais 272 victoires à mon actif, et je ne pensais qu'à atteindre les 275. Je cherchais une proie, sauf que la victime suivante, ce fut moi ! » Sortant de nulle part, un P-39 déboule à moins de 30 mètres de la queue du 109 de Barkhorn ! Ce dernier n'a pas le temps de réaliser le danger qui le guette que, déjà, son appareil est encadré par des traçantes et frappé de plusieurs obus de 37 mm. Touché au bras droit et à l'épaule, l'as perd du sang en abondance. La rotule de son genou droit a été pulvérisée ; la douleur est si atroce qu'il manque de perdre connaissance. Après avoir échappé à son poursuivant, il parvient tant bien que mal à poser son Messerschmitt sur le ventre avant de s'évanouir. Extrait de son poste pilotage, il est conduit d'urgence dans un hôpital militaire, où les médecins vont réaliser des prodiges, parvenant à lui éviter l'amputation de sa jambe. Quatre mois de convalescence lui seront nécessaires avant de pouvoir reprendre le manche d'un chasseur ; toutefois, l'homme est diminué, surtout sur le plan psychologique. Il a le plus grand mal à cacher les crises d'angoisse qui l'étreignent lorsque le stress se fait intense.

De retour au front en octobre 1944, il revendique un Yak-9 le 14 novembre ; c'est sa 275e victoire. La série de Barkhorn s'achève sur un 301e succès, contre un LaGG-5, le 5 janvier 1945. Le 16, il est nommé *Kommodore* de la JG 6, une escadre de chasse équipée de « Dora » et qui participe à la défense du *Reich*. Malgré la puissance du Focke-Wulf à « long nez », les recrues formées à la va-vite et les anciens pilotes de bimoteur ne sont pas à la hauteur de leurs adversaires, et la JG 6 ne brille guère par ses résultats ; sans compter que le *II. Gruppe* a subi des pertes considérables lors de l'opération « Bodenplatte ».

Le 10 avril 1945, Barkhorn quitte son commandement, car il doit être opéré de nouveau afin de se faire retirer des éclats d'obus à la jambe et au bras. En convalescence, Galland le convainc de rejoindre la *Jagdverband* 44 qui opère sur Me 262. « Gerd », qui a fait toute sa carrière sur 109 – avec une préférence très nette pour le « Friedrich », qu'il juge le plus maniable et le plus efficace –, n'apprécie pas beaucoup l'avion à réaction. Le 21 avril, lors de sa seconde mission de guerre sur 262, alors qu'il se prépare à attaquer un groupe de bombardiers américains, l'un de ses moteurs prend feu brusquement. L'as décroche, mais il est pris en chasse par des P-51. Le *Major* en est réduit à un atterrissage forcé, durant lequel il est blessé par la verrière de son appareil, ce qui lui vaut de finir la guerre sur un lit d'hôpital. Arrêté par les Américains, il est relâché en septembre 1945. Il totalise 301 victoires. Toutes ont été remportées sur l'*Ostfront* en 1 104 missions de combat, ce qui le place en seconde position du classement des *Experten*, juste derrière son ami Erich Hartmann.

En 1956, il rejoindra la *Bundesluftwaffe*, au sein de laquelle il commandera la *Jagdbombergeschwader* 31 « Boelcke ». *Generalleutnant*, il prend sa retraite en 1975. Il décède des suites d'un accident de la circulation provoqué par une tempête de neige, le 8 janvier 1983, près de Cologne. Son épouse Christl a été tuée sur le coup. ■

[2] L'unité de *Stukas* d'Hans-Ulrich Rudel.



Focke-Wulf Fw 190 D-9

Major Gerhard Barkhorn
Kommodore JG 6
Sorau, mars 1945

Hans-Ekkehard Bob

Ritterkreuz

60 victoires

Celui qui commandait aux aigles [1]

Né le 24 janvier 1917 à Fribourg-en-Brisgau, Hans-Ekkehard Bob grandit dans le petit bourg de Staufen. Il découvre l'aviation au sein des *Flieger-Hitlerjugend*, avec lesquelles il s'initie au vol à voile et au maquettisme aéronautique. C'est donc tout naturellement que le jeune homme s'engage dans la Luftwaffe en décembre 1936. Titulaire de son brevet de pilote, il rejoint le *Jagdfliegergruppe* 133, avec lequel il conduit sa première mission opérationnelle au-dessus des Sudètes, en octobre 1938, à bord d'un Arado Ar 68. *Leutnant*, il passe ensuite brièvement sur Bf 110 avant d'être muté à la 3./JG 21 [2], qui dispose de Bf 109 D et E. Pour lui, les affaires sérieuses commencent avec le déclenchement de la *Westfeldzug* ; c'est en effet le 10 mai 1940 qu'il remporte sa première victoire, sur un Gloster Gladiator belge qu'il envoie au tapis entre Liège et Maastricht. Lorsque la France signe l'armistice, Bob a quatre victoires.

Le 26 juin 1940, il abat un Blenheim du No. 110 *Squadron* au-dessus de la mer du Nord. Promu *Oberleutnant*, il ajoute en août trois Spitfire et trois Hurricane à son palmarès. La liste de ses victimes s'allonge en septembre avec quatre avions ennemis, dont un doublé de Spitfire, près de Tunbridge, le 30.

Le 10 octobre, il devient *Staffelkapitän* de la 7./JG 54, unité qu'il quittera le 28 novembre pour prendre la tête de la 9./JG 54, surnommée les « diables rouges ». Le 11 novembre 1940, journée de triste mémoire pour les Allemands, le pilote porte son score à 19 victoires en s'offrant un Spitfire. Cette victime sera cependant la dernière avant quelques mois, puisque la 9./JG 54 devient une unité de *Jabo*, Bob et ses hommes se spécialisant dans le mitraillage et le bombardement des vapeurs qui essaient, tant bien que mal, de ravitailler le Royaume-Uni.

Le 7 mars 1941, Göring décore le pilote de la *Ritterkreuz*. Quinze jours plus tard, Bob survit à un amerrissage en catastrophe dans le port de Cherbourg, le moteur de son Bü 131 ayant serré ! C'est à cette même époque que la « Grünherz » entame son redéploiement vers l'est en prévision des opérations contre l'Union soviétique. La campagne des Balkans retarde cependant le déclenchement de la « grande croisade antibolchevique » du Führer. Hans-Ekkehard Bob est engagé dans l'opération « Marita » : les 6 et 9 avril 1941, il remporte ses 20e et 21e victoires en abattant un Bf 109 E-3 du 32 Grupa, puis un Ikarus IK-2, un oiseau rare, puisqu'à cette date, ils ne sont que huit à voler.

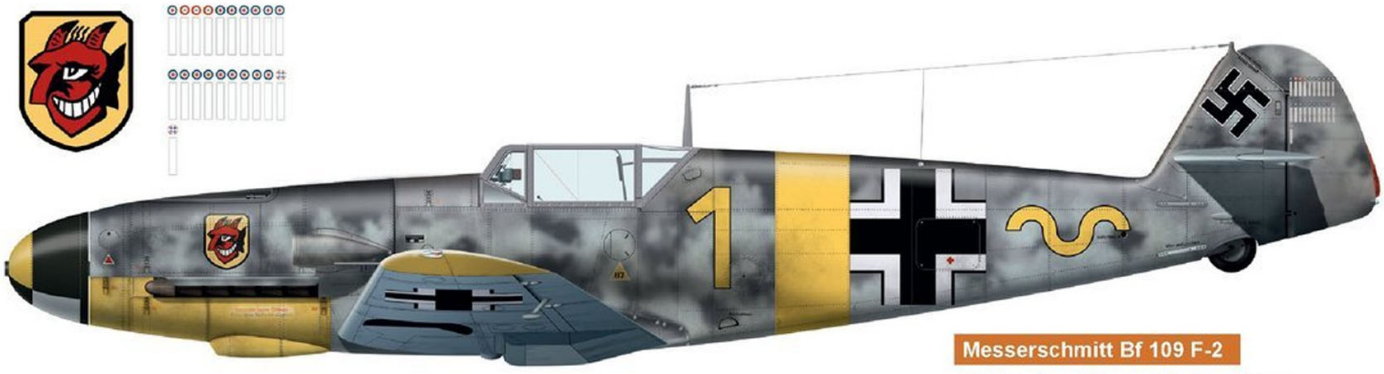
La question yougoslave et grecque ayant été réglée, « Barbarossa » est déclenchée à l'aube du 22 juin 1941. La *Jagdgeschwader* 54, qui a été rééquipée avec des « Friedrich » et qui opère depuis la Prusse-Orientale, est affectée à des missions de chasse et de supériorité aérienne au-dessus du *Baltikum*. Peu avant midi, le 23, le *Staka* engage et détruit un SB-2 au nord de Kaunas. Une victoire facile, à un détail près : le Messerschmitt de l'Allemand a été endommagé par le mitrailleur dorsal du bombardier ; Bob n'a pas le choix : il réalise un atterrissage de fortune en plein territoire russe ! Il lui faudra deux jours pour rejoindre les lignes amies, marchant la nuit et se cachant le jour. Le 30, Bob prend sa revanche en s'acharnant sur une formation de Tupolev : quatre ne rentreront pas. Une semaine plus tard, trois autres SB-3 sont abattus à la verticale d'Ostrov, le tout en à peine quatre minutes ! Mais voici que le 13 juillet, pour la seconde fois, Bob doit poser en catastrophe son 109, dont le radiateur a été endommagé. Le 20 août, ce scénario se reproduit, ainsi que le 30 octobre, si ce

▶ Portrait officiel de l'*Oberleutnant* Bob alors qu'il vient d'être décoré de la *Ritterkreuz*. (DR)

[1] Dans son autobiographie, Hans-Ekkehard Bob évoque sa passion pour le ciel, née alors qu'il n'avait que cinq ans, en observant des aigles planer au-dessus des collines qu'il aimait parcourir.

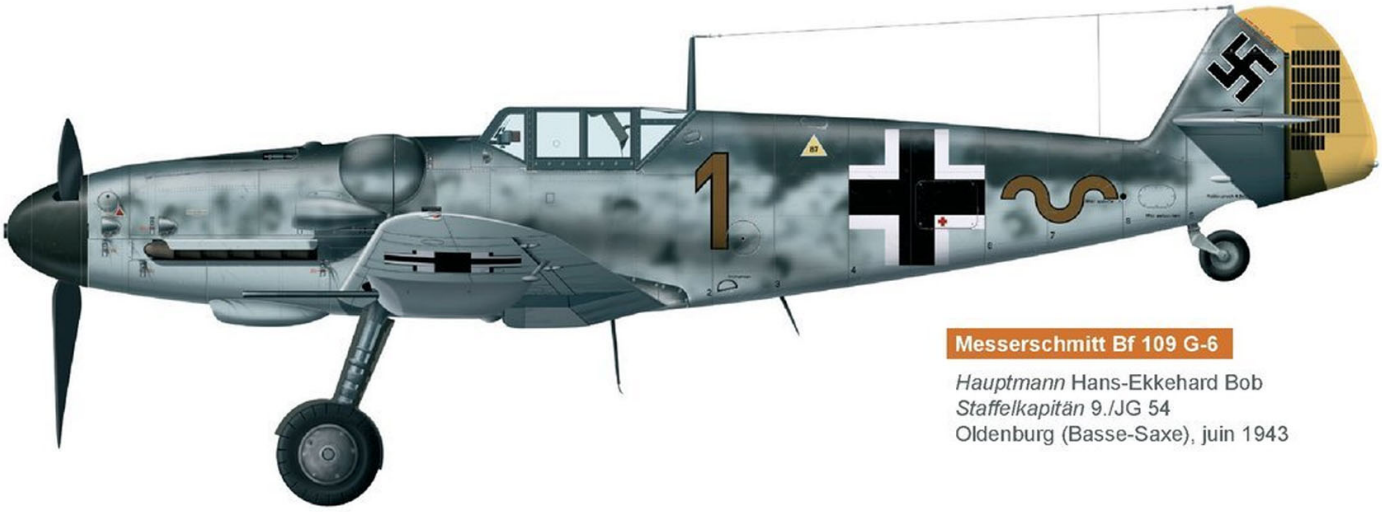
[2] Le 6 juillet 1940, la 3./JG 21 deviendra la 9./JG 54, unité dont Hans-Ekkehard Bob dessinera l'insigne représentant un diable rouge.

[3] Sans oublier les II./JG 11 et III./JG 54, la 2./JG 27 ainsi que des appareils des NJG 1 et 2.



Messerschmitt Bf 109 F-2

Oberleutnant Hans-Ekkehard Bob
9./JG 54,
Lituanie, 25 juin 1941



Messerschmitt Bf 109 G-6

Hauptmann Hans-Ekkehard Bob
Staffelkapitän 9./JG 54
Oldenburg (Basse-Saxe), juin 1943

n'est que, cette fois, le pilote n'a pas d'autre choix que de sauter en parachute, le moteur de son chasseur étant en feu. Il lui faut encore redoubler d'ingéniosité pour rallier les positions de la *Wehrmacht*, malgré les patrouilles soviétiques lancées à ses trousses.

À la fin 1941, Hans-Ekkehard Bob arbore 39 marques de victoire sur la dérive de sa machine. 1942 lui apporte treize victoires supplémentaires, le pilote franchissant la barre des 50 au mois de septembre. Le récemment promu *Hauptmann* est décoré de la *Deutsches Kreuz in Gold* à la veille de Noël. À la mi-février 1943, la 9./JG 54 est retirée de l'*Ostfront* avec le reste du *III. Gruppe*. Les « diables rouges » s'installent en Basse-Saxe et aux Pays-Bas afin d'intercepter les B-17 qui commencent à apparaître en masse dans le ciel du *Reich*. C'est ainsi que, le 17 avril 1943, le *Hauptmann* Bob et ses pilotes [3] sont engagés contre 115 quadrimoteurs américains venant de bombarder l'usine Focke-Wulf de Brême. Les *Viermots* sont interceptés peu après midi au-dessus d'Oldenbourg. Lors de la seconde passe frontale de sa *Staffel*, mésestimant la trajectoire de son Bf 109, Bob heurte accidentellement un B-17 du *369th Bomb Squadron*, qui devient ainsi sa 57e victoire. Bien que blessé et choqué, l'Allemand parvient à sauter de son « Gustav » en perdition. Une fois au sol, il lui faudra parlementer avec des paysans, persuadés d'avoir affaire à un aviateur américain portant une décoration allemande…

Le 1er août 1943, Hans-Ekkehard Bob est nommé *Major*. Il prend la tête du IV./JG 51, retrouvant par la même occasion le font de l'Est ; il y ajoutera deux MiG, ses 59e et 60e victoires. Il n'ira pas au-delà. À la mi-mai 1944, on le retrouve à l'Ouest comme *Kommandeur* du II./JG 3, qu'il mène au combat au-dessus de l'ouest de la France, dans une guerre d'attrition perdue d'avance pour les aviateurs allemands.

En août 1944, il est muté à l'*Erprobungs-Kommando 262*, où il est formé au pilotage du Me 262 en à peine deux heures du fait des pénuries d'essence ! Début 1945, il part pour l'état-major du *General der Flieger* Josef Kammhuber à Berlin avant de rejoindre comme instructeur une unité de transformation de pilotes de bombardier et de reconnaissance sur Me 262. Sa carrière s'achève au sein de la célèbre *Jagdverband 44*, cette éphémère escadrille des as aux ordres d'Adolf Galland. Lorsque le *Reich* capitule, le 7 mai 1945, Bob est près de Salzbourg, en Autriche. Il marchera pendant presque deux mois pour rejoindre les siens, à Celle.

Simple garçon de ferme après-guerre, il se lance ensuite dans le transport routier avant de créer, en 1956, une société produisant des équipements de forage, la BOMAG, avec laquelle il connaîtra une grande réussite, exportant ses machines aux quatre coins du monde. Fidèle à sa passion pour le ciel et les aigles, il continuera à piloter en aéro-club.

En 2011, à l'âge de 93 ans, il était le plus vieux pilote civil encore en activité au monde !

Bob s'éteint à 96 ans, en août 2013. Appliqué et discret, il avait réalisé 700 missions de guerre et remporté 60 victoires. ■ YK

▼ Décollage du *Gruppenstab* du IV./JG 51 à Ouman (Ukraine), au début de l'année 1944. Derrière le Bf 109 G-6 de l'*Adjutant* du groupe, on aperçoit celui du *Kommandeur*, le *Major* Hans-Ekkehard Bob. (EN-Archives)

Kurt Brändle

Ritterkreuz mit Eichenlaub

180 victoires

Kurt Brändle voit le jour en janvier 1912 dans le Wurtemberg. À l'inverse de nombre de ses camarades, qui découvrent le pilotage en rejoignant la Luftwaffe, lui s'engage dès 1935 pour pouvoir pleinement vivre sa passion de l'aviation : en effet, à cette époque, Brändle est déjà titulaire de son brevet de pilote civil, et c'est même un instructeur chevronné.

Versé à la 4./JG 53 « Pik As », l'*Oberleutnant* se bat en Pologne, puis à l'Ouest : c'est d'ailleurs près de Sedan, le 13 mai 1940, qu'il remporte sa première victoire sur un MS.406. Hospitalisé à la suite d'une collision avec un Dornier Do 17, il est de retour au front pour la bataille d'Angleterre, durant laquelle il s'adjuge cinq Spitfire. En septembre, il est nommé *StaKa* de la 5./JG 53, avec laquelle il prend part à « Barbarossa » ; les cibles sont nombreuses, souvent faciles, surtout au début de la campagne, et les 28 victoires sont vite atteintes.

Brändle et sa *Staffel* gagnent ensuite Comiso, en Sicile, pour participer au siège de Malte. De décembre 1941 à mars 1942, l'Allemand abat quatre Hurricane et trois Spitfire. Promu *Hauptmann*, le 15 avril 1942, il devient *Kommandeur* de la II./JG 3 qui est alors en Ukraine. Là, en quelques semaines, le tableau de chasse de Brändle s'accroît considérablement : le 27 août, il dépasse la barre des 100 victoires, recevant les feuilles de chêne pour sa *Ritterkreuz* obtenue à peine deux mois auparavant !

Brändle est aussi à Koursk, où il enregistre un quintuplé pour la seule journée du 5 juillet 1943. Lorsqu'il part pour les Pays-Bas afin de participer à la défense du *Reich*, son score dépasse les 150 victoires. Le 3 novembre 1943, il décolle depuis Amsterdam-Schiphol à bord de son Bf 109 G-6 pour intercepter des B-26 au-dessus de la mer du Nord. Alors qu'il vient de se débarrasser de deux P-47, il est surpris par un Spitfire canadien qui ne lui laisse aucune chance. Son corps sera retrouvé le 30 décembre sur la plage de Zandvoort. Brändle avait atteint les 180 victoires en 700 missions de guerre environ. ■ YK

Messerschmitt Bf 109 G-6 (WNr. 26058)

Major Kurt Brändle
Kommandeur II./JG 3
Schiphol, fin octobre 1943

◄ Quelques pilotes de la *Pik As* réunis autour de leur *Kommodore*. De gauche à droite avec entre parenthèses leur affectation et leur palmarès au 31 décembre 1940 : *Leutnant* Ernst Klager (7./, 0 vic.), *Oberleutnant* Kurt Brändle (4./, 7 vic.) *Hauptmann* Wolf-Dietrich Wilcke (III./, 13 vic.), *Major* Günther von Maltzahn (Kdore, 12 vic.), *Hauptmann* Heinz Bretnütz (II./, 26 vic.), *Feldwebel* Stefan Litjens (4./, 6 vic.), *Hauptmann* Hans-Heinrich Brustellin (I./, 4 vic.), *Leutnant* Erich Schmidt (III./, 17 vic.) et *Oberleutnant* Franz Götz (9./, 9 vic.). (Bundesarchiv, Coblence - 101I-345-789-09, foto PK).

Kurt Bühligen

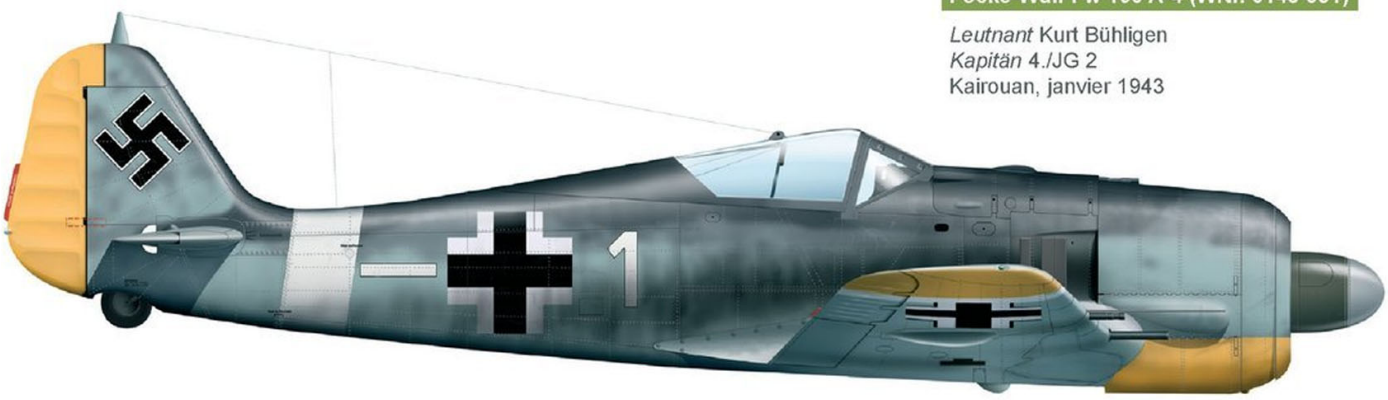
Ritterkreuz mit Schwertern

112 victoires

Né le 13 décembre 1917, Bühligen commence sa carrière en 1936 comme mécanicien. Il passe son brevet de pilote et arrive à la 2./JG 2 en juillet 1940. Il y volera sans discontinuer jusqu'en mai 1945, gravissant un à un les échelons d'*Unteroffizier* à *Oberstleutnant*, de simple pilote à *Kommodore* de son escadre ; il en sera d'ailleurs le dernier et son plus grand as.
Il glane son premier succès, un Hurricane, le 4 septembre 1940. À la fin de l'année, son score n'est que de huit victoires. Il va cependant l'améliorer en 1941. *Oberfeldwebel*, il reçoit la *Ritterkreuz* le 4 septembre, après avoir remporté sa 21e victoire. Il est promu officier en août et prend le commandement de la 4./JG 2. C'est avec cette escadrille qu'il part en Tunisie quelques jours après les débarquements alliés en Afrique du Nord. Il remporte la première victoire du II./JG 2 sur le sol africain et rentre avec 40 victoires supplémentaires, ce qui en fait l'as allemand de cette campagne. Le 3 février 1943, il fête son 50e succès. À son retour en France, il est rapidement promu *Oberleutnant*. En août 1943, alors qu'il est devenu *Hauptmann*, il prend en main le II./JG 2.
Le 2 mars 1944, il reçoit les Feuilles de chêne ; il est alors *Major* et titulaire de 96 victoires. En quelques semaines, la JG 2 perd coup sur coup deux *Kommodores* – Egon Mayer et Kurt Ubben – et, le 1er mai 1944, le poste est proposé à Bühligen. Il passe le cap des 100 succès le 7 juin 1944. Il termine la guerre au grade d'*Oberstleutnant* avec 112 victoires, toutes remportées sur le front Ouest et en Tunisie, dont 24 quadrimoteurs, le tout en 700 missions environ. Après la cessation des hostilités, il commet l'erreur de regagner sa ville natale en zone soviétique. Il passera les cinq années suivantes dans un camp. ■ CJE

Focke-Wulf Fw 190 A-4 (WNr. 0145 681)

Leutnant Kurt Bühligen
Kapitän 4./JG 2
Kairouan, janvier 1943



▼ Le *Hauptmann* Kurt Bühligen, *Kommandeur* II./JG 2, de retour d'une mission devant un Bf 109 G-4 (WNr. 19801) de la 6. *Staffel* (« 4 jaune »). Cet appareil sera endommagé au combat le 9 août 11944 et devra se poser à Saint-Pol.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

◢ Le *Leutnant* Kurt Bühligen, *Kapitän* 4./JG 2, est en train d'étudier une carte en compagnie du *Fliegerführer* Tunis, le *Generalmajor* Hans Seidelmann. Kairouan (Tunisie), début 1943.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu).

Hans Dortenmann

Ritterkreuz

38 victoires

Hans Dortenmann naît le 11 décembre 1921. Il quitte l'Infanterie pour la Luftwaffe en avril 1941. Il est affecté à la 2./JG 54 fin 1943 et remporte sa première victoire le 6 février 1944. Il est promu *Staka (Staffelkapitän)* de son escadrille avant que celle-ci soit rebaptisée 12./JG 54 et soit repliée en Allemagne pour être transformée sur Fw 190 D-9. Le III./JG 54 revient au front en décembre. Le 29, Dortenmann abat un Spitfire, le jour même où son *Kommandeur*, « Bazi » Weiß, est descendu en compagnie de douze autres pilotes ! Il prend alors le commandement du groupe par intérim avant de devenir *Staka* de la 11./JG 54, rebaptisée 14./JG 26. Fin mars 1945, il devient *Staka* de la 3./JG 26. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 20 avril 1945 après sa 35e victoire. Il remporte son dernier succès – un Yak-3 au-dessus de Berlin – le 27 avril 1945. Il termine la guerre au grade d'*Oberleutnant* avec 38 victoires, dont seize à l'Est et un quadrimoteur. Hans Dortenmann s'éteindra le 1er avril 1973. ■ CJE

Focke-Wulf Fw 190 D-9 (WNr. 210003)

Oberleutnant Hans Dortenmann
Staffelkapitän 3./JG 26
Drope, fin mars 1945

Heinrich Ehrler

Ritterkreuz mit Eichenlaub

204 victoires

Né le 14 septembre 1917, Henrich Ehrler débute la guerre dans la *Flak*. En 1940, il entre dans une école de pilotage et est affecté à sa sortie à la JG 5, qui se bat dans le Grand Nord. En août 1942, il prend le commandement de la 6./JG 5. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 21 octobre 1942 au grade de *Leutnant*, après sa 41e victoire. *Kommandeur* du III./JG 5 en juin 1943, il décroche les Feuilles de chêne le 2 août 1943 – il est alors *Hauptmann* et titulaire de 112 victoires. Promu *Major*, il devient *Kommodore* de la JG 5 en mai 1944 ; mais, en février 1945, il est traduit en cour martiale comme principal responsable de la destruction du *Tirpitz* par les bombardiers anglais. Condamné à mort, il voit sa peine commuée à trois ans d'emprisonnement en forteresse, qu'il ne fera pas. Toutefois, c'est un homme moralement brisé qui rejoint sans grande détermination le *Geschwaderstab* de la JG 7. Il est abattu le 4 avril 1945 ; beaucoup penseront qu'il s'est suicidé à sa manière.

Il avait été proposé pour les Glaives, que, bien évidemment, il ne recevra jamais. Son palmarès exact n'est pas connu et se situe entre 204 et 220 victoires. ■ CJE

Messerschmitt Bf 109 G-6/R6

Oberleutnant Heinrich Ehrler
Kapitän 6./JG 5
Petsamo (Finlande), août 1943

▲ Heinrich Ehrler, injustement accusé par le régime nazi d'avoir été incapable de protéger le cuirassé *Tirpitz* coulé par la RAF. Bien que « blanchi » en cour martiale, l'as sort moralement brisé de cette épreuve, au point que d'aucuns suggèrent qu'il se serait suicidé en jetant son appareil sur un *Viermot*. (EN-Archives)

Adolf Galland

Ritterkreuz mit Brillanten

104 victoires

par C.J. Ehrengardt

« Capitano »

Adolf Galland, second arrivant au sein d'une fratrie de quatre garçons, voit le jour le 19 mars 1912 à Westerholt (Westphalie) [1]. Il est élevé à la dure par son père, régisseur du domaine du Graf von Westerholt, dans une ambiance familiale faite d'un mélange de patriotisme, de sens de la justice et d'anticommunisme. Outre une véritable passion pour la chasse, il développe très jeune un grand attrait pour la moto, l'automobile et... la gent féminine. Cependant, très vite, il se tourne vers l'aviation et s'inscrit à l'aéro-club de Gelsenkirchen. Il décroche avec succès sa licence de vélivole à 19 ans et, après quelques exploits retentissants, il est accepté par une *Deutsche Verkehrsfliegerschule* – l'une de ces écoles officiellement destinées à former des pilotes pour la Deutsche Luft Hansa (DLH), mais qui, en fait, préparent la remilitarisation de l'Allemagne. En mai 1933, il assiste à une conférence à Berlin, où il fait la connaissance de Hermann Göring, qui recrute ses futurs pilotes de combat. Après un stage au sein de la Regia Aeronautica, il décroche son brevet de pilote de transport et entre à la DLH en octobre 1933. Deux mois plus tard, il se voit proposer d'intégrer la future Luftwaffe avec le grade d'officier.

▲ Neuf mois et demi et déjà un manche à balai dans les mains ! (Collection H. Obert)

Incorporé dans un régiment d'infanterie, il en sort en octobre 1934 avec le grade de *Kettenführer* (sous-lieutenant). Il n'a plus qu'à attendre qu'Adolf Hitler signe l'ordre de création de la Luftwaffe ; c'est chose faite le 26 février 1935. Peu après, il arrive au I./JG 132 « Richthofen » à Döberitz. « Enfin ! , note-t-il dans son journal, me voici pilote de chasse. » Début avril 1935, il est transféré à Jüterborg-Damm lors de la création du II./JG 132. En octobre 1935, il est victime d'un grave accident à bord d'un Fw 44 qui manque de mettre un terme prématuré à sa carrière : il souffre de nombreuses fractures et traumatismes, mais, plus ennuyeux, d'une grave lésion à l'œil gauche. S'il se remet facilement de ses blessures, son acuité visuelle reste problématique. D'ailleurs, un an plus tard, celle-ci est probablement la cause d'un nouvel accident, et, cette fois, il ne peut échapper à la sentence : interdiction de vol définitive. Mais c'est mal connaître le bonhomme ! Il apprend par cœur les tableaux permettant de déterminer l'acuité visuelle (les tests étaient alors plutôt rudimentaires) et obtient 10/10e aux deux yeux ; le nouvel *Oberleutnant* se retrouve alors au I./JG 232 à Bernbourg avec la bénédiction du corps médical !

[1] Les quatre frères Galland – dans l'ordre : Fritz, Adolf, Wilhelm-Ferdinand et Paul – seront tous pilotes de chasse ; les deux cadets ne survivront pas à la guerre.

◀ Adolf Galland, à l'époque où il commande la JG 26, la casquette de guingois, son éternel cigare aux lèvres et son sourire en coin. (EN-Archives)

PILOTE DE CHASSE UNE VOCATION CONTRARIÉE

En avril 1937, Adolf se porte volontaire pour rejoindre la Legion Condor en Espagne. Sur place, il endosse un horrible uniforme d'une couleur incertaine sur lequel ont été cousus des galons de capitaine, selon l'habitude de la Luftwaffe de conférer le grade immédiatement supérieur à titre temporaire pour les opérations extérieures – il en tirera le surnom de « Capitano », que lui donneront les anciens de la Legion, mais aussi celui de « Dolfo ». Affecté à la 3. J/88, il est chargé de tâches purement administratives, mais il parvient néanmoins à effectuer des missions sur les He 51 de la 1. J/88. Il accumule suffisamment d'expérience pour se voir confier un poste de chef d'escadrille : contrairement à son espoir de commander la 2. J/88, récemment rééquipée en Bf 109, il devient *Staka* de la 3. J/88, dont les He 51 sont rapidement transformés en avions d'appui tactique. Cette escadrille a choisi Mickey Mouse comme insigne – Galland lui fera fumer le cigare sur ses montures, un nouveau « vice » qu'il importera d'Espagne. Il effectue 280 missions de guerre avant d'être relevé par l'*Oberleutnant* Werner Mölders le 28 mai 1938.

Heinkel He 51 A-1 (2-78)

Hauptmann Adolf Galland
Commandant de la 3.JG/88
Santander, septembre 1937

C'est la première rencontre entre les deux hommes, qui scelle une grande amitié et un profond respect mutuel. Le 6 juin 1939, « Capitano » recevra la *Deutsches Spanienkreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten*. Après un long « repos du guerrier », en août 1938, Galland est mobilisé au SFGr. 10 à Tutow ; cette unité d'assaut provisoire, équipée en Henschel Hs 123, est mise sur pied dans la crainte d'une réaction des Alliés à l'annexion des Sudètes par Hitler. Tout danger étant passé, Galland parvient à retrouver la chasse en étant nommé *Staka* 1./JG 433 le 1er novembre 1938. Il a enfin la chance de piloter un Bf 109 D, et même de commander le *Gruppe*, dont le *Kommandeur* est fréquemment absent pour raison de santé. Cependant, le sort s'acharne sur lui ; en prévision de l'invasion de la Pologne, l'OKL redistribue les cartes : début août 1939, il est muté au II.(*Sch.*)/LG 2, équipé en Hs 123, en tant que commandant de la 5. *Staffel*.

Promu *Hauptmann* avec effet au 1er octobre 1939, Galland reçoit la Croix de fer de 2e classe pour son action en Pologne. Cependant, il souffre de rhumatismes dans la région lombaire dus à l'exposition au vent dans la cabine ouverte du Hs 123. Avec ruse et culot, il extorque un certificat médical recommandant qu'il ne vole plus que dans des avions à cabine fermée. Le 15 février 1940, il est affecté à la JG 27 en tant que *Geschwader-Adjutant*. Enfin pilote de chasse ! aurait-il pu écrire pour de bon dans son journal.

▼ Le Heinkel He 51 « 2o78 » du « Capitano ». Mickey Mouse ne fume pas encore le cigare ! (Collection H. Obert)

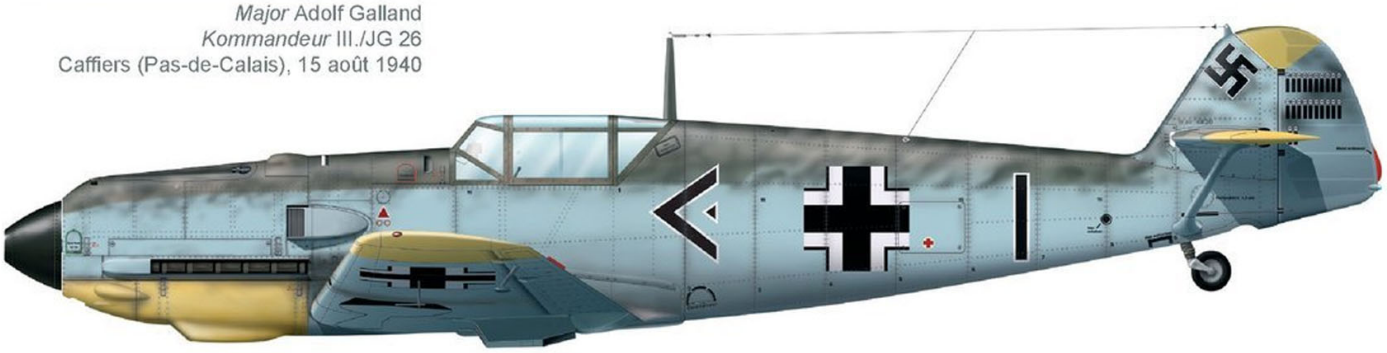
L'ÉTOILE MONTANTE

Comme il ne connaît pas le Bf 109 E, dont est équipée l'escadre, il obtient un « stage de formation » auprès du III./JG 53 commandé par un certain Mölders. Celui-ci lui enseigne les ficelles du métier, mais si Galland sait qu'il ne pourra pas rivaliser avec lui à cause de son acuité visuelle, cela ne l'empêchera pas d'essayer…

La campagne à l'Ouest s'ouvre le 10 mai 1940, et le *Stab*/JG 27 opère au-dessus de la Belgique. Deux jours plus tard, Adolf abat deux Hurricane belges :

Messerschmitt Bf 109 E-1 (WNr. 4820)

Major Adolf Galland
Kommandeur III./JG 26
Caffiers (Pas-de-Calais), 15 août 1940



« À la seconde passe, mon adversaire tomba en spirale sans son gouvernail. Des morceaux de ses ailes se détachèrent. Une troisième rafale aurait été un gâchis de munitions. »

Le 19 juin, « Dolfo » a porté son palmarès à 12 victoires quand il est proposé pour prendre le commandement du III./JG 26, un groupe qui n'a pas une flatteuse réputation en raison du laxisme de son ancien *Kommandeur*. De cette unité quelque peu en déliquescence, il va rapidement en faire un groupe efficace, modelé selon ses conceptions du combat aérien. Avec deux Defiant revendiqués le 14 juin, Galland termine la campagne de France avec 14 succès. C'est bien, mais nettement insuffisant pour décrocher la *Ritterkreuz*, dont le premier récipiendaire pour la Luftwaffe n'est autre que Werner Mölders ; il devra se contenter de sa promotion au grade de *Major*, effective au 1er juillet.

Puis le III./JG 26 se mesure à la RAF. Un choc pour Galland : « Je n'avais pas imaginé que la pugnacité des pilotes anglais puisse être aussi grande. Bien que surclassés en nombre, ils firent face et combattirent avec courage et discipline. »

Soigneusement entretenue par la presse et la propagande, une véritable émulation, qui n'a rien de sain [2], oppose Werner Mölders à ses challengers : Wilhelm Balthasar, Helmut Wick et Adolf Galland. Le 29 juillet, bien que n'ayant que 16 victoires au compteur, Galland reçoit – enfin – la *Ritterkreuz*. Il est devenu une « star », dont les photos et les interviews s'étalent dans les journaux et dans les actualités cinématographiques. La revanche du fils du régisseur en quelque sorte…

Cependant, une poignée d'as ne fait pas une aviation triomphante, et, en dépit de ses succès, la Luftwaffe s'avère incapable de dompter la RAF. Furieux contre « ses » pilotes de chasse, qu'il accuse de l'avoir laissé tomber, Göring commence à donner un vaste coup de balai, remplaçant les « vieux » *Kommodores* par les étoiles montantes. Mölders est le premier, et le tour de Galland ne tarde pas : convoqué à Karinhall le 19 août, il apprend de la bouche du *Reichsmarschall* sa promotion au poste de *Kommodore* de la JG 26.

VERS LES SOMMETS

Galland trouve une escadre qu'il qualifie d'excellente, car homogène et bien entraînée, même s'il pense qu'elle n'est pas la meilleure. Il va la forger à ses propres tactiques et en faire une véritable machine de guerre, qui va mener la vie dure à la RAF pendant plus de trois ans. Le 7 septembre 1940, il inaugure son Bf 109 E-4/N personnel, qu'il pilotera pendant les sept mois suivants ; un avion « customisé » selon les lubies du *Kommodore* : moteur DB 601 N suralimenté, allume-cigare, ventilation pour évacuer la fumée et collimateur télescopique (sans doute pour pallier sa déficience visuelle). Ces excentricités lui attirent nombre de critiques de la part de ses pairs, qui trouvent que « Capitano » a pris « la grosse tête ».

Son palmarès personnel s'envole rapidement : 30e succès le 11 septembre et 40e le 24. Ce dernier cap lui permet d'être le troisième soldat de la Wehrmacht à recevoir les Feuilles de chêne… trois jours après Mölders. Il ne s'arrête pas en si bon chemin et revendique sa 50e victoire le 1er novembre 1940.

Après un repos de deux mois en Allemagne, le *Stab*/JG 26 revient au front début avril 1941, Galland à bord d'un Bf 109 F-0 flambant neuf. Il l'inaugure d'une manière un peu particulière le 15 avril 1941. Pour se rendre au déjeuner offert par le *Generalmajor* Theo Osterkamp, qui fête son 49e anniversaire, il embarque un panier de homards et une caisse de champagne. Seulement 40 km séparent

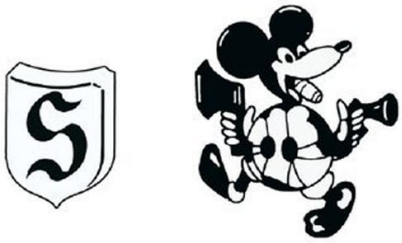
[2] Puisqu'elle sera directement à l'origine de la disparition de Helmut Wick.

[3] 94 selon J. Prien (*Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe – Teil 5*).

◀ Les 58 victoires affichées sur le Bf 109 E-4/N (WNr. 5819) permettent de dater la photo entre le 4 et le 15 avril 1941 – son 58e succès a été le premier de l'année 1941. (EN- Archives)

le terrain d'Audembert du PC du *Jafü* 2 au Touquet, et Galland ne résiste pas à l'envie de traverser le pas de Calais pour emmener son ailier faire un tour au-dessus de l'Angleterre : « Quelques minutes plus tard, nous avons aperçu droit devant nous une formation de Spitfire en train de prendre de l'altitude. L'un d'eux traînait à la remorque. Je me suis approché sans être repéré et l'ai taillé en pièces à très courte distance. » Il revendique trois Spitfire, mais seuls deux lui seront confirmés (victoires n° 59 et 60) : « En même temps que mon rapport à propos des trois Spitfire, j'ai offert mon cadeau d'anniversaire à Osterkamp. »

▲ Galland dans son Bf 109 E-4/N (WNr. 5819) de retour à Audembert après une mission au-dessus de l'Angleterre à l'automne 1940. On note le collimateur télescopique, dont il se servira fort peu en fin de compte. (Collection de l'auteur)



Le 21 juin 1941, après avoir failli être descendu lors d'une première sortie, au cours de la suivante, il finit son vol accroché aux suspentes de son parachute. Légèrement blessé, il est conduit à l'hôpital, où Osterkamp vient lui annoncer que le *Führer* lui a octroyé la toute nouvelle décoration du III. *Reich* : la Croix de chevalier avec Feuilles de chêne et Glaives ; non seulement il en est le premier récipiendaire, mais, petite revanche personnelle, Werner Mölders ne la recevra que le lendemain.

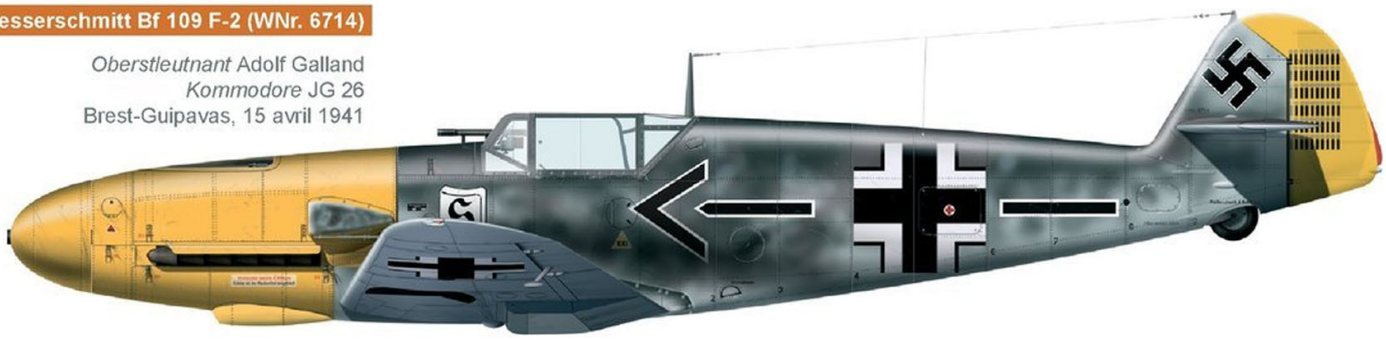
Cependant, ce jour-là, l'Allemagne a envahi l'Union soviétique, et, à la tête de la JG 51 engagée sur le front qui vient de s'ouvrir à l'Est, le « nouveau Richthofen » fait exploser toutes les statistiques, jusqu'à franchir la barre des 100 victoires. Quand Mölders est retiré des opérations dans la foulée pour devenir *General der Jagdflieger*, Galland voit là sa chance de le doubler. Toutefois, son compteur restera bloqué à 96 [3], quand, à la suite du décès accidentel de son ancien ami et rival, il fait ses adieux à la JG 26 le 5 décembre 1941 pour le remplacer.

Messerschmitt Bf 109 E-4/N (WNr. 5819)

Major Adolf Galland
Kommodore JG 26
Brest-Guipavas, 15 avril 1941

Messerschmitt Bf 109 F-2 (WNr. 6714)

Oberstleutnant Adolf Galland
Kommodore JG 26
Brest-Guipavas, 15 avril 1941



GENERAL DER JAGDFLIEGER

À peine arrivé en poste, Galland reçoit une mauvaise nouvelle : il est aussi *General der Schlachtflieger* – c'est comme demander à un végétarien de s'occuper du barbecue ! Pour avoir eu tant de mal à quitter cette spécialité, il s'en désintéressera totalement, et l'aviation d'assaut devra attendre la nomination d'un inspecteur dédié pour entamer sa rénovation… en septembre 1943.

Le 12 janvier 1942, il est convoqué par Hitler à Rastenburg pour une mission très risquée : protéger l'évasion des croiseurs de bataille *Gneisenau*, *Scharnhorst* et *Prinz Eugen*, alors mouillés à Brest et qui doivent rallier les ports du nord de l'Allemagne (opération « Donnerkeil »). Or, il va falloir à ces trois unités franchir le pas de Calais, alors qu'elles sont surveillées par les Britanniques comme le lait sur le feu. Dans ses mémoires, Galland écrira que, sur le moment, il ne s'était pas rendu compte que la Kriegsmarine et Göring s'étaient défaussés de leurs responsabilités sur lui : « J'étais moi-même encore un peu tendre dans mes nouvelles fonctions, et ce n'est que bien plus tard que je compris que l'on m'avait en fait réservé le rôle du bouc émissaire. » Toutefois, il va démontrer d'une manière éclatante ses talents d'organisateur. Certes, bien aidés par un cafouillage monstre du côté de la RAF, les trois bâtiments regagneront l'embouchure de l'Elbe sans encombre dans la matinée du 13 février [4].

Ce succès personnel renforce le prestige de Galland auprès des officiers d'état-major, qui, désormais, le prennent au sérieux. En remerciement, le 28 janvier 1942, Galland reçoit à Rastenburg des mains du *Führer* la Croix de chevalier avec Feuilles de chêne, Glaives et Diamants – il en est le deuxième récipiendaire après Werner Mölders.

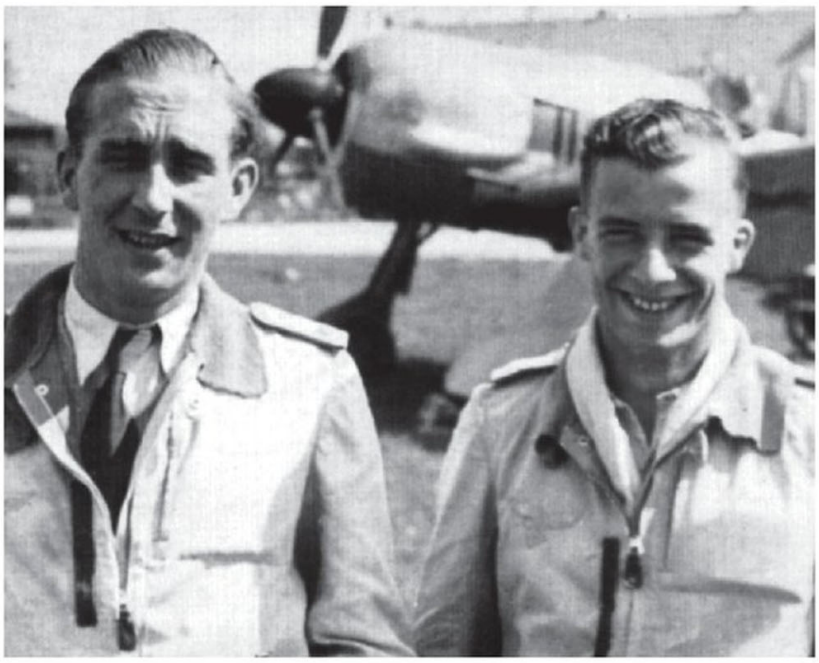
En octobre 1942, sommé par Göring d'aller regonfler le moral des pilotes en Sicile, Galland commence à se faire une idée de la puissance de l'aviation américaine – et l'étude des photos des terrains alliés en Afrique du Nord rapportées par les avions de reconnaissance est plutôt inquiétante. À plusieurs reprises, il tente d'attirer l'attention de Göring sur ce sujet,

[4] Les *Gneisenau* et *Scharnhorst* ont été endommagés par une mine.

[5] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 4 (mai 2011) : *Encyclopédie des jets de la Seconde Guerre mondiale*.

▲ Le tableau de chasse de Galland au moment où il quitte la JG 26. (© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu).

◀ Galland en compagnie du *Reichsmarschall* à Audembert le 5 décembre 1941, à l'occasion de la cérémonie d'adieu à la JG 26 – le début de la « lune de miel » entre les deux hommes, qui finira par un divorce contentieux. Au second plan, l'un des Bf 109 F-2 (WNr. 6750) du *Kommodore*, spécialement modifié par Messerschmitt pour monter deux MG/FF de 20 mm supplémentaires dans les ailes, Galland ayant été très critique vis-à-vis de la trop faible puissance de feu du « Friedrich ». (© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu).



mais se fait vertement remettre en place. Pourtant, il parvient à réorganiser la défense du *Reich* avec l'appui des différents états-majors concernés, qui partagent tous ses craintes, notamment en unifiant le contrôle de la chasse de jour et celle de nuit par la création de *Jagddivisionen*.

Le 31 octobre 1942, il apprend la triste nouvelle de la disparition au combat de son plus jeune frère, Paul, de sept ans son cadet, alors *Leutnant* à la 8./JG 26 ; il venait d'être crédité de sa 17e victoire.

Le 19 novembre, à 30 ans et demi, « Capitano » devient le plus jeune *Generalmajor* des armées allemandes.

Le 22 mai 1943, Galland se rend à Lechfeld, où l'attendent tous les cadres de la firme Messerschmitt. Ils lui présentent le Me 262 et l'autorisent même à le tester en vol. C'est le coup de foudre : « Par la suite, quand on me demanda mes impressions, je répondis : *"C'était comme si des anges me poussaient."* »

Il préconise aussitôt la mise en production de ce chasseur, dont il pressent que lui seul pourra permettre à la Luftwaffe de dominer le ciel du *Reich*, quand les Américains l'envahiront en nombre. Comme on le sait, il se heurtera au scepticisme (et c'est un euphémisme !) de Hitler, mais aussi et surtout aux énormes problèmes rencontrés par Junkers pour mettre au point son réacteur Jumo 004 [5].

Le 15 juin 1943, Galland est nommé *Jagdfliegerführer Sicilien* et arrive quelques jours plus tard sur place pour organiser la défense de l'île, prochain objectif des Alliés (opération « Husky »). Sa gestion de la situation est fortement critiquée par les hommes qu'il a sous ses ordres, notamment le *Kommodore* de la JG 77, le *Major* Johannes Steinhoff. Un sous-officier, dont l'unité était basée en Sicile, se souvient du passage de Galland :

« Les deux mois qu'il a passé ici nous ont permis d'apprendre à le connaître. C'était un homme vaniteux et orgueilleux. Il était craint par les hommes sous son commandement ; à chaque fois qu'ils rentraient d'une mission, sa première question était : *"Où étiez-vous ?"* Galland se montrait particulièrement dur envers les pilotes qui comptaient de nombreuses missions mais aucune victoire. Très attentif à son aspect extérieur, Galland était versatile et s'énervait facilement pour des choses sans importance. Nous avons beaucoup souffert de son irascibilité, qui nous rendait nerveux et peu sûrs de nous. »

Le 31 juillet, il regagne Berlin – les Alliés ont conquis la Sicile, et son poste n'existe plus.

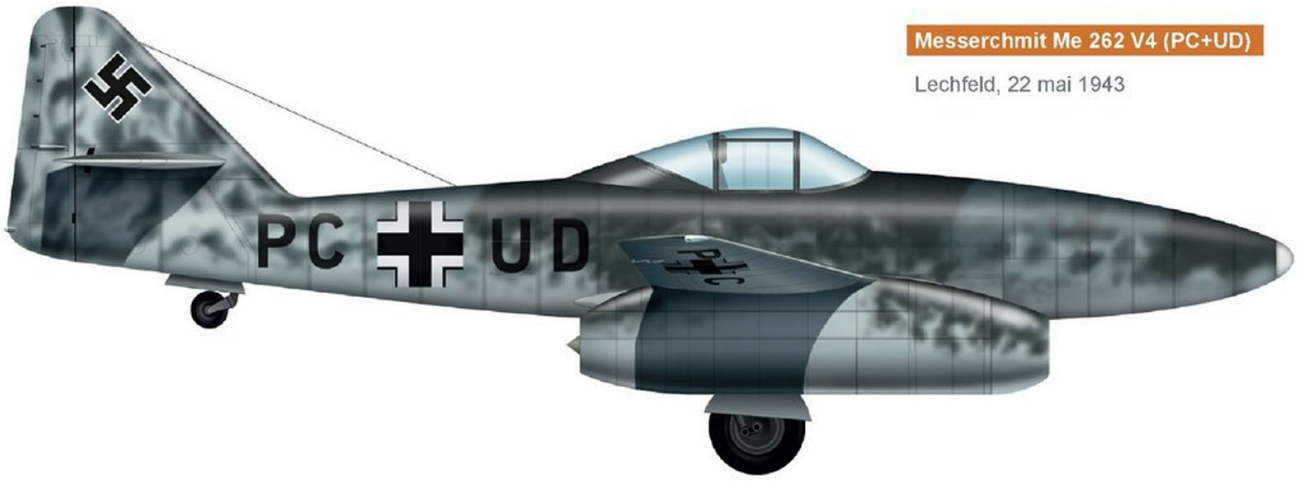
Le 17 août, Wilhelm-Ferdinand Galland, *Kommandeur* du II./JG 26, titulaire de la *Ritterkreuz* et de 55 victoires, est tué en combat aérien contre des P-47. C'est une nouvelle tragique pour Adolf, qui avait pris sous son aile depuis leur plus tendre enfance (ils n'avaient que deux ans d'écart) celui que leur père avait surnommé « Wutz ».

Au cours de l'été 1943, la situation a évolué au-dessus du *Reich*. Désormais, les vagues de *Viermots* frappés de l'étoile blanche, ne semblant pas se soucier des pertes, parfois lourdes, que leur inflige la chasse allemande, se succèdent jour après jour. Coincé entre le déni de réalité et les caprices de Göring d'une part, et la nécessité de réagir d'autre part, Galland tente de constituer une défense cohérente et efficace.

◥ Les deux jeunes frères Galland, Wilhelm-Ferdinand, dit « Wutz », à gauche, et Paul, à droite. Ils seront tués tous les deux avec la JG 26. (Collection W. Held)

◤ Galland reçoit les Diamants des mains d'Adolf Hitler à la « Tanière du loup » le 28 janvier 1942. (Collection de l'auteur)

▼ Le nouveau *Jagdfliegerführer Sicilien* en discussion avec son prédécesseur (à l'extrême gauche), le *Generalmajor* Theodor Osterkamp, et (de droite à gauche) l'*Oberst* Günther Freiherr von Maltzahn, *Kommodore* JG 77, et l'*Oberst* Günther Lützow, *Inspekteur der Jagdflieger West und Süd* et *Jagdabschnittsführer Italien*, le 3 juillet 1943. (Bundesarchiv Bild-183-J14659 – Ketelhohn)



Messerchmit Me 262 V4 (PC+UD)

Lechfeld, 22 mai 1943

Cependant, ses projets se heurtent à des « visionnaires » qui ont l'oreille de Göring, enclin à s'en remettre à tout porteur de méthode non conventionnelle. C'est d'abord la création par le *Major* Hajo Herrmann de la *Wilde Sau*, qui, bien que dédiée à la défense nocturne, tire sur les ressources de la chasse diurne. Puis, malgré l'avis défavorable de Galland, le *Major* Hans-Günther von Kornatzki va mettre sur pied et développer les *Sturmgruppen*, littéralement « groupes d'assaut ». Pour Galland, qui prône l'emploi en masse des chasseurs conventionnels, il ne s'agit que d'une dispersion inutile des maigres moyens de la *Jagdwaffe* et une hérésie sur le plan tactique.

À une date malheureusement inconnue, mais située au printemps 1944, « Capitano » effectue une mission de guerre en compagnie de son adjoint, l'*Oberst* Hannes Trautloft, et touche à mort un B-17 que sa position de *General der Jagdflieger* lui interdit de revendiquer officiellement.

[6] Cf. *Aéro-Journal* n° 45 (février 2015).

[7] La première traduction française, intitulée *Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt*, date de 1954.

DU DÉSAVEU AU LIMOGEAGE

Fin février 1944, Albert Speer, ministre de l'Armement, prend en charge la production aéronautique. Cet homme énergique et pragmatique va redresser une situation qui confinait au cauchemar industriel. Le 1er mars, il crée le *Jägerstab* (état-major de la chasse), qui prend le contrôle de l'ensemble de la chaîne de production ; Galland fait partie de cet aréopage et développe une grande complicité avec Speer, car les deux hommes partagent le même point de vue sur bien des choses – notamment la nécessité de donner la priorité aux chasseurs à réaction. Cependant, Hitler n'est pas du même avis et exige que le Me 262 soit construit comme « bombardier ultra-rapide ». Le 29 mai, Göring donne le contrôle opérationnel du 262 aux « bombardiers » en la personne du *Generalmajor* Dietrich Peltz, *General der Kampfflieger* et commandant du IX. *Fliegerkorps*. Pour Galland, c'est un camouflet, et même pire, un désaveu ! Dès lors, son étoile commence à pâlir au firmament du III. *Reich*.

Ayant à son tour succombé au mythe du « grand coup », qui a animé tous les stratèges de la Wehrmacht depuis le début de la guerre, Galland commence à constituer une importante réserve d'avions de chasse qu'il compte lancer en une seule mission sur les quadrimoteurs américains ; avec 1 000 chasseurs, il pense pouvoir infliger un tel taux de pertes à la *Eighth Air Force* qu'elle réfléchira à deux fois avant de revenir. Mais il espère parvenir à en mettre deux fois plus de côté ! On passera sur un taux de disponibilité des chasseurs allemands dépassant rarement les 50 %, mais l'idée même de mettre à genoux une force aérienne de ce calibre en une unique sortie semble relever de la pure utopie ! Pour parvenir à endiguer le flot continu des *Viermots*, il aurait fallu remettre le couvert à plusieurs reprises, un luxe dont la Luftwaffe n'avait plus les moyens – en particulier à cause de la pénurie de carburant.

Le 1er novembre 1944, Galland est promu *Generalleutnant*. Le 12 de ce même mois, il annonce à l'OKL qu'il aligne une réserve de près de 2 700 chasseurs – on est en droit de se demander de combien il voulait disposer pour passer à l'action ! Or, Hitler prépare son dernier coup de dé dans les Ardennes et ne peut guère se passer d'un appui aérien qui l'aidera à changer la donne militaire et politique à l'Ouest. Dépouillé de son stock d'avions de chasse sur ordre du *Führer*, Galland est pris dans une tourmente de cabales politiques orchestrée par ses « meilleurs ennemis », Peltz en tête. Il se voit rapidement mis sur la touche, et même considéré comme paria, avec la bénédiction de Göring, trop content de se dédouaner vis-à-vis de la SS, qui lorgne sur la prise de contrôle de la Luftwaffe.

La « réserve » de Galland est consommée par Peltz lors de l'opération « Bodenplatte » du 1er janvier 1945 pour des résultats dérisoires et des pertes considérables.

Limogé de son poste de *General der Jagdflieger* le 1er janvier 1945, Galland craint même pour sa vie. Arrive alors ce que l'on a appelé la « fronde des *Kommodores* », visant directement Göring, et qui s'achève sur un fiasco de première grandeur [6]. Loin d'aider Galland, cet épisode malheureux ne fait que l'enfoncer auprès du pouvoir ; il sera sauvé *in extremis* par l'intervention de Speer auprès de Hitler.

JV 44

Le *Führer*, qui a lavé Galland de tout soupçon, accède à son vœu de retourner au front. Convoqué par Göring, il reçoit l'autorisation de former une *Staffel* de chasse sur Me 262 et se voit affecter dans la foulée Steinhoff et Lützow, relevés de leur précédente fonction par le *Reichsmarschall*. « J'étais très heureux à propos de ma nouvelle affectation et plutôt amusé par le fait qu'une simple escadrille de chasse allait être commandée par un général de division ! », écrira-t-il dans ses mémoires.

Il va réunir à ses côtés un certain nombre d'*Experten* au palmarès bien rempli et hautement décorés, parmi lesquels on trouve notamment Heinz Bär, Gerhard Barkhorn et Walter Krupinski, qui se sont portés volontaires pour connaître le dernier plaisir de piloter un chasseur à réaction. Mais il récupère aussi des instructeurs chevronnés, qui n'ont certes pas le même tableau de chasse que les grands as qu'ils vont côtoyer, mais dont le carnet de vol est particulièrement éloquent.

La JV 44 (pour *Jagdverband* – unité de chasse), comme l'a baptisée Galland, effectue sa première mission de guerre le 27 ou 28 mars 1945 et est enfin opérationnelle à Munich-Riem le 4 avril. Le 26 avril, Galland est touché par un P-47, mais réussit à rejoindre sa base. Blessé au genou, il ne revolera plus ; il confie le commandement de l'escadrille à Heinz Bär, mais continue à tirer les ficelles depuis sa maison de convalescence.

IL Y A UNE VIE APRÈS LA GUERRE

Le 8 mai 1945, le grand cirque s'arrête. Fait prisonnier, Galland, qui a « fricoté » avec tout le gratin du III. *Reich*, est l'objet d'une attention particulière de la part de ses interrogateurs américains et anglais ; ils auront le bon goût de le ravitailler en cigares ! Il est finalement relâché le 28 avril 1947. Dans cette Allemagne traumatisée, qui cherche à oublier le nazisme, trouver du travail n'est pas chose aisée pour un ancien général, même de la Luftwaffe. Alors, il accepte la proposition de Kurt Tank de le rejoindre en Argentine. À l'été 1948, il devient conseiller du chef d'état-major de la Fuerza Aérea Argentina. C'est à Buenos Aires qu'il rédige *Les premiers et les derniers*, livre qui est publié en Allemagne en 1953 [7]. Il se marie un an plus tard et revient au pays en 1955. Steinhoff étant devenu chef d'état-major de la Bundesluftwaffe, il songe à rempiler, mais opte finalement pour une carrière dans le civil – a-t-il été écarté en raison de son passé encombrant ?

Après avoir été directeur commercial d'une firme de négoce d'armement, il fonde sa propre boîte à Bonn et embauche comme bras droit une vieille connaissance : l'ex-*Generalleutnant* Theodor Osterkamp. Il divorce, puis se remarie avec sa secrétaire, qui lui donne un fils et une fille ; il s'en sépare et fait la connaissance d'une femme d'affaires, qu'il épouse en 1984. Il restera toujours en très bons termes avec ses « ex ». Lors de la réception donnée à l'occasion de son troisième mariage dans sa luxueuse villa de Remagen-Oberwinter am Rhein, il invite sa première épouse, s'attirant les sarcasmes de ses anciens camarades de la Luftwaffe : « Dis-nous, "Dolfo" : la première et la dernière ? »

Il s'éteint dans sa propriété le 9 février 1986, à la suite d'un cancer du poumon (quelle surprise !). Il sera enterré avec les honneurs militaires, son cercueil étant porté par six commandants d'unité de la Bundesluftwaffe.

UNE PERSONNALITÉ COMPLEXE

Avec son petit sourire narquois, sa casquette de guingois, son regard vif et pétillant, son éternel cigare coincé entre les dents, son sens de l'humour et des réparties, Adolf Galland possédait un charme indéniable, qu'il exerça sans compter sur les femmes, mais aussi sur les hommes – les siens et ses supérieurs. Même le *Reichsmarschall* y succomba, jusqu'à ce que la nécessité de trouver un bouc émissaire pour se dédouaner ne transforme cette « idylle » en cauchemar pour Galland. Il était brillant sur le plan intellectuel et avait une vision claire et à long terme des enjeux stratégiques, qui manquait à une bonne partie de sa hiérarchie. Il jouissait de cette capacité d'évoluer avec la même aisance au milieu de ses pilotes que parmi les grands dignitaires nazis, dont il tentera de mettre le plus de distance possible entre eux et lui dans ses mémoires.

Certains de ses subordonnés l'ont décrit comme un opportuniste vaniteux doté d'un ego démesuré, qui s'intéressait surtout à un sujet : lui-même. L'un d'eux le décrira comme « un parvenu [qui] avait la folie de chasser tout ce qui remuait, du pigeon à l'homme ». Remarquons, toutefois, que ces traits de la personnalité se retrouvent chez un grand nombre d'as, quelle que soit leur nationalité, qui fonctionnaient à l'orgueil, à l'adrénaline et à la testostérone.

Cependant, ceux qui ont rejoint Galland à la JV 44 ont été admiratifs de la manière dont il avait « rebondi » après avoir été au fond du trou. Il a joui auprès de la majorité de ses pairs d'un immense crédit et d'un grand respect. ■

◀ Adolf Galland discute avec Albert Speer, *Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion*, lors d'une présentation aux hauts dignitaires nazis des avions de combat les plus récents au centre d'essais de Rechlin le 5 septembre 1943. Speer, qui se liera d'amitié avec Galland (et qui lui sauvera la vie *in fine*), se verra confier par Hitler le dossier de la production du Me 262. L'officier entre les deux hommes a vraiment l'air halluciné ! (Bundesarchiv Bild-183-H28427 – PK)

▶ Difficile de croire que cette photo a été prise quelques jours après la fin des hostilités en Europe, tant le cadre bucolique se prête davantage à la rêverie. Et pourtant, il s'agit d'un Me 262 A-1a de la JV 44 qui a fini sa carrière sur le terrain auxiliaire d'Innsbruck-Hörsching (Autriche), d'où, de toute façon, il n'aurait jamais pu redécoller. (US NARA)

Johannes « Hannes » Gentzen

par C.J. Ehrengardt

Eisernes Kreuz 1. Klasse

18 victoires

Premier as de la Seconde Guerre mondiale

Hannes Gentzen termine la campagne de Pologne en tête du palmarès de la Luftwaffe. Ses sept victoires en font même le tout premier as de la Seconde Guerre mondiale, bien que l'aviation allemande ne reconnaisse pas ce statut. Lors de sa disparition le 26 mai 1940, il est à égalité de victoires avec Werner Mölders, soit à deux succès d'une *Ritterkreuz* qu'il ne décrochera jamais.

Johannes (dit Hannes) Gentzen est né à Neubrandenbourg le 4 avril 1903. Très jeune passionné d'aviation, il obtient une bourse pour apprendre le vol à voile. Ses victoires dans des concours régionaux et nationaux font de lui une recrue de choix pour l'organisation clandestine connue sous le nom de Détachement de Moscou. Comme des centaines d'autres jeunes Allemands, il est accueilli au centre de formation des futurs pilotes de la Luftwaffe, fondé à Lipestk (Russie) en vertu des accords de Rapallo signés en secret entre l'Allemagne et l'Union soviétique.

À la création officielle de la Luftwaffe, en janvier 1935, il intègre une unité de chasse avec le grade d'*Oberleutnant*. Le 1er février 1938, devenu *Hauptmann*, il prend le commandement du I./JG 137, qui devient I./JG 231 au 1er novembre ; basée à Bernbourg, cette unité vole alors sur Heinkel He 51 B ; elle est ensuite transformée sur Messerschmitt Bf 109 D et E.

Le 1er mai 1939, son unité est rebaptisée I./ZG 2, car elle doit être rééquipée en Messerschmitt Bf 110 C. Toutefois, le retard pris dans la production de cet appareil contraint l'OKL à mobiliser six de ses neuf *Zerstörergruppen* sur Bf 109 D-1 pour les engager dans la campagne de Pologne. Le I./ZG 2 fait mouvement sur Gross Stein (aujourd'hui, Kamień Śląski, en Pologne), le 6 août, avec 32 Bf 109 D-1, 6 Bf 109 C et 41 pilotes.

Le 1er septembre 1939, l'Allemagne envahit la Pologne. Dès le lendemain, Hannes Gentzen obtient sa première victoire, un PZL P-23 abattu au sud de Radomsko. Un correspondant de guerre au style lyrique rapporte les circonstances du combat [1] :

« Là-haut, dans le souriant ciel d'automne, l'appareil oscille des ailes, gracieusement, en signe de victoire. À peine l'appareil posé, les hommes se précipitent et entourent le *Kommandeur*. C'est la première victoire du *Gruppe*. Avec un large sourire, le *Kommandeur*, qui vient d'abattre le premier appareil de combat polonais, descend de son avion. L'*Adjutant* prépare le rapport : la tactique prévue a fonctionné sans faille. Le combat s'est engagé dès que la formation a aperçu l'ennemi. Ce fut une question de secondes ; l'appareil du *Hauptmann* se plaça immédiatement au-dessus du bombardier polonais, comme un rapace sur sa proie. Les coups de feu fusèrent des mitrailleuses. L'appareil polonais s'abattit en flammes. Le premier combat ! C'est méticuleusement que fut peinte la première barre blanche sur la dérive. »

Une barre blanche, il en ajoute une seconde le 3 septembre, à peu près dans le même secteur. Ce combat, il l'a raconté à un autre correspondant de guerre [2] :

« Le plus dur est de dénicher les chasseurs polonais. Les descendre est beaucoup plus facile. Les Polak sont passés maîtres dans l'art du camouflage, et les couleurs vert et marron de leurs avions sont très efficaces. En outre, ils parquent leurs machines aile dans aile le long de routes bordées d'arbres, ce qui les rend difficiles à repérer.

« À l'occasion du premier combat aérien de mon groupe (3 septembre), nous avons remporté un grand succès. Nous volions aux environs de Lodz, à 1 000 m d'altitude en plusieurs échelons, quand nous avons aperçu des chasseurs polonais devant nous, dont un évoluait plus haut que nous. Une partie du groupe a piqué. Moi-même, j'ai attaqué un Polak. J'ai dû toucher son moteur, parce qu'il a instantanément piqué en vol plané. Nous l'avons suivi de près et avons vu, à notre grand étonnement, que la prairie sur laquelle il avait décidé de se poser était un terrain de campagne de l'aviation polonaise particulièrement bien camouflé. Une sacrée surprise ! Nous ne l'aurions jamais découvert si cet appareil ne nous avait pas servi de guide. L'avion endommagé s'est mis en pylône à l'atterrissage et a pris feu ; le pilote a sauté hors de l'épave et couru se mettre à l'abri. Sur les neuf avions polonais que nous avons comptés sur ce terrain, cinq étaient soigneusement alignés. Nous les avons survolés à basse altitude et les avons incendiés tous en même temps. Les quatre autres étaient parqués chacun avec le nez face à une meule de foin. Cela était encore plus facile : quelques projectiles ont suffi pour mettre le feu aux meules, feu qui s'est rapidement communiqué aux avions.

« Pendant ce temps, l'autre Polak, qui se tenait au-dessus de nous, s'en est pris à l'un de mes camarades, qui l'a évité en dégageant brutalement. Il a alors été pris en charge et abattu par les autres. Sur le chemin du retour, nous avons rencontré trois nouveaux chasseurs polonais, dont deux ont été rapidement descendus. Le troisième a pris de l'altitude, et les trois membres de l'équipage ont sauté ; le parachute de l'un d'eux est resté accroché à l'empennage, et le malheureux a accompagné la machine dans sa chute. »

[1] *Jagdfliegergruppe G., Jäger am Polens Himmel* – K-G. v. Stackelberg – Steiersiche Verlaganstalt, Graz, 1940.

[2] *Luftwaffe schlagt zu!* – P. Supf – Deutscher Verlag, Berlin, 1939.

[3] Débordement d'enthousiasme… les Bf 109 D-1 dont était équipé le JGr. 102 n'étaient armés que de mitrailleuses de 7,62 mm.

Il n'est pas impossible que, pour des raisons journalistiques, il y ait eu un « mélange harmonieux » entre le combat du 3 septembre qui s'est déroulé vers Radomsko, au cours duquel le I./ZG 2 a revendiqué trois PZL P-23 (des bombardiers légers et non des chasseurs), dont un attribué à Gentzen, et celui du lendemain au-dessus de Lodz, qui a vu la 1. *Staffel* revendiquer 3 PZL P-24 et 3 PZL P-37 (Gentzen étant absent du tableau).

Le I./ZG 2, rattaché administrativement au Stab/LG 2 (*Luftflotte* 1), suit la progression du *Heeresgruppe Süd* et sert d'escorte aux bombardiers et *Stukas*, ce qui lui permet d'être en contact permanent avec l'aviation polonaise. Il est à noter que, après avoir tiré les leçons de la guerre d'Espagne, les responsables de la Luftwaffe n'hésitent pas à utiliser leurs chasseurs pour des missions de mitraillage des aérodromes ennemis – une totale hérésie pour l'armée de l'Air française ! Le *Gruppe* de Gentzen se taille un joli palmarès dans ce domaine : 49 avions polonais détruits au sol pendant la campagne.

Le 13 septembre, Hannes Gentzen revendique un P-37, mais son jour de gloire est pour le lendemain. L'après-midi du 14 septembre 1939, l'équipage d'un He 111 P de la *Stabsstaffel*/KG 55 en mission de reconnaissance annonce avoir découvert une importante concentration d'avions polonais à Brody. Gentzen décolle à 15h20, suivi par six autres Messerschmitt de la 1. *Staffel*. La formation se heurte à un nombre important de bombardiers polonais P-23 Karas au sud de Brody. Des quatorze victoires annoncées à l'issue des combats, huit seront reconnues officiellement, dont quatre au bénéfice du *Kommandeur*. Gentzen rencontre ensuite des appareils de combat polonais biplaces, dont le siège du mitrailleur est étonnamment inoccupé. Stackelberg relate le combat victorieux du *Kommandeur* :

« Aux commandes de son appareil, le *Hauptmann* jette un coup d'œil à gauche. Un virage sur l'aile et… incroyable ! Des taches brunes glissent sur la cime des arbres : un, deux, trois… huit avions polonais, des appareils de combat, qui cherchent, en formation serrée, à fuir discrètement au-dessus de la forêt. À l'attaque ! Le *Kommandeur* prend pour cible un petit groupe d'avions polonais. Sans que ceux-ci l'aient remarqué (tout au moins à ce qu'il semble), il se colle derrière eux à leur poursuite. Calé et sanglé dans son siège, il se rapproche du groupe. Il aligne dans son viseur l'appareil de queue, le doigt sur la détente. Dans un tir oblique, il fait feu. Les mitrailleuses, puis les canons [*sic* [3]], prennent la parole. Le couperet tombe sur l'appareil, qui sursaute, tombe et se fracasse dans la forêt. Au suivant ! La chasse continue au-dessus du faîte des arbres. Le *Kommandeur* tient maintenant une seconde victime dans son viseur. À nouveau fusent les coups de feu. Ce Polonais est abattu lui aussi. Apparemment, les autres ne soupçonnent toujours pas la présence du chasseur sur leurs talons. À peine le *Kommandeur* a-t-il abattu le troisième appareil que le quatrième subit le même sort quelques secondes plus tard. En quelques minutes, tout est accompli. Une attaque-éclair, semblable à celle que mènerait un rapace dans une basse-cour. Le *Kommandeur* regarde autour de lui. Où sont les quatre autres Polonais ? C'est pratiquement au crépuscule que les Messerschmitt réapparaissent au-dessus de Debica. Déjà, au sol, les camarades attendent. On peut à nouveau leur rapporter un beau butin : huit victoires aériennes. »

▶ Le 15 septembre 1939, à Gerlitz, alors que la campagne de Pologne n'est pas encore achevée, le *Generalfeldmarschall* Hermann Göring, commandant en chef de la Luftwaffe, décore de la Croix de fer de 2e classe les aviateurs qui se sont particulièrement mis en valeur. Parmi ceux-ci, le *Hauptmann* Johannes Gentzen (à gauche), *Kommandeur* I./ZG 2, et l'*Oberstleutnant* Eberhard Baier, *Kommodore* LG 2 (escadre à laquelle le I./ZG 2 était administrativement rattaché). (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu).

Messerschmitt Bf 109 D-1 (WNr. 2621)

Hauptmann Johannes Gentzen
Kommandeur I./JGr. 102
Lachen-Speyerdorf (Rhénanie-Palatinat),
novembre 1939

Le 15 septembre, le *Generalfeldmarschall* Hermann Göring convoque à Glewitz quelques officiers qui se sont distingués au cours de la campagne pour leur remettre personnellement la Croix de fer de 2e classe ; Hannes Gentzen fait partie de ces privilégiés. Moins d'une semaine plus tard, il reçoit la Croix de fer de 1re classe.

La campagne de Pologne tire désormais à sa fin, ainsi que l'explique Gentzen :

« À partir de cette période, les chasseurs polonais se sont montrés beaucoup plus discrets. Alors, nous avons cherché d'autres cibles. Attaquer les locomotives s'est révélé être un sport très populaire au sein du groupe. Nous volions en *Kette* à deux ou trois mètres au-dessus du sol. Pendant que le leader s'en prenait à la locomotive, l'ailier mitraillait le train sur toute sa longueur afin d'empêcher quiconque d'en sortir et de faire usage de ses armes contre nous. »

Lorsque le I./ZG 2 est retiré du front le 21 septembre, il est largement en tête du palmarès des unités de chasse allemandes, avec 29 victoires, dont 7 ont été attribuées à son *Kommandeur* ; il n'a perdu que deux avions à l'ennemi (un à la chasse, l'autre à la DCA) et aucun pilote !

Le 22 septembre 1939, le « Jagdgruppe Gentzen », temporairement rebaptisé JGr. 102, dans l'attente de la livraison de ses Bf 110 C, prend ses quartiers d'hiver à Lachen-Speyerdorf, en protection de la Sarre et de la frontière commune avec la France (extrémité Nord-Est de l'Alsace). Il y a quelques incidents avec la chasse française, mais le plus important se déroule le 6 novembre ; il passera à la postérité, côté français, sous l'appellation journalistique de « Combat des 9 contre 27 ».

Escortant un Potez 63.11 de reconnaissance au-dessus de la Sarre, neuf Curtiss H-75A du GC II/5 rencontrent vingt-sept Bf 109 D du JGr. 102, emmenés par le *Hauptmann* Johannes Gentzen en personne. Le combat tourne rapidement en faveur des Français, qui descendent cinq Messerschmitt. Les Allemands déplorent la perte de deux de leurs *Staffelkapitäne* (*Oberleutnante* Waldemar von Roon et Josef Keller-Steinmetz), deux autres pilotes étant faits prisonniers et un cinquième blessé. Le JGr. 102 ne peut revendiquer qu'un Curtiss endommagé. Dans la soirée, Gentzen est convoqué au RLM à Berlin pour une explication de texte avec Göring ; en conséquence, le JGr. 102 est immédiatement rattaché au *Stab*/JG 77 avant de faire mouvement sur Bonn-Hangelar – loin du front !

Néanmoins, Gentzen a l'occasion de venger ses camarades en revendiquant un Morane 406 au nord-est d'Edenkoben le 8 novembre – une victime qui n'a pas pu être identifiée.

Le 30 janvier 1940, le I./JGr. 102 fait mouvement sur Garz/Usedom, où il touche – enfin – ses Bf 110 C et retrouve sa dénomination initiale de I./ZG 2. Après une période d'entraînement, le *Gruppe* gagne Darmstadt-Griesheim au mois de mars.

Le 7 avril 1940, Gentzen revendique sa 9e victoire : un Curtiss H-75A du GC I/5, piloté par l'adjudant-chef André Salmand, qui s'écrase près de Beaumont-en-Argonne (piloté tué) ; les Français attribueront sa perte à une panne d'oxygène.

[4] Plus probablement deux Fairey Battle du N° 150 *Squadron*.

◀ Probablement prise à Lachen-Speyerdorf à l'automne 1939, cette photo montre le Bf 109 D-1 (WNr. 2621) du *Hauptmann* Johannes Gentzen décoré du double chevron de *Kommandeur* et de ses sept victoires revendiquées pendant la campagne de Pologne. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu).

Le 10 mai 1940, la Wehrmacht pénètre en Belgique, en Hollande et au Luxembourg. C'est la fin de la *Sitzkrieg* et le début de la *Blitzkrieg*. Le I./ZG 2, toujours rattaché au *Stab*/JG 77, participe aux opérations depuis Darmstadt avant d'être transféré à Neufchâteau (Belgique) le 18 mai. Gentzen se met à nouveau en lumière en revendiquant neuf nouvelles victoires, portant son palmarès à 18, c'est-à-dire autant que Werner Mölders, la nouvelle étoile montante de la chasse allemande !

Toutefois, son essor est stoppé net le 26 mai 1940.

Ce jour-là, en voyant deux Blenheim [4] survoler son aérodrome, Gentzen prend un coup de sang. Il fait signe à son *Adjutant*, le *Leutnant* Hartwig-Borris Domeier, de le suivre, et les deux hommes s'installent dans l'appareil de ce dernier (3M+BB) qui venait juste d'être préparé pour une mission. Confondant sans doute vitesse et précipitation dans sa hâte de rejoindre les deux bombardiers anglais, Gentzen décolle perpendiculairement à la piste. Une aile percute un arbre ; l'appareil part en soleil et explose au contact du sol. Les deux occupants sont extraits vivants de l'épave, mais tous deux, mortellement blessés, décèdent peu après. Le corps de Gentzen est rapatrié à Bernbourg dans un Ju 52 ; il sera inhumé dans sa ville natale.

Quand il disparaît, il est, avec ses 18 victoires, en tête du palmarès de la chasse allemande, *ex aequo* avec Werner Mölders ; il ne lui a manqué que deux succès pour décrocher la *Ritterkreuz*. ■

Franz GÖTZ

Ritterkreuz

63 victoires

Franz Götz, né le 28 janvier 1913, fait partie des pilotes qui combattront pendant toute la durée de la guerre. Il débute sa longue carrière à la 9./JG 53, avec laquelle il remporte son premier succès le 14 mai 1940. *Staka* puis *Kommandeur* du III./JG 53, il se bat sur tous les fronts, à l'Ouest, à l'Est, en Méditerranée et dans la défense du *Reich*. Il est décoré de la *Ritterkreuz* le 4 septembre 1942, après sa 40e victoire ; il est alors *Oberleutnant*. Le 28 janvier 1945, il prend la tête de la JG 26 et termine la guerre au grade de *Major*. En 766 missions, il a revendiqué 63 victoires, dont 46 à l'Ouest et cinq quadrimoteurs. ■ CJE

Focke-Wulf Fw 190 D-13 (WNr. 836017)

Major Franz Götz
Kommodore JG 26
Flensburg, 8 mai 1945

◀ Le *Major* Franz Götz en discussion avec ses mécanos à Orvieto (Italie), en janvier 1944. Titulaire de la *Ritterkreuz*, il combat de mars 1940 à janvier 1945 avec la JG 53 avant de devenir le dernier *Kommodore* de la JG 26 ; il est crédité de 63 victoires en 766 missions de guerre. Il rempile dans la Bundesluftwaffe en 1969 et termine sa carrière au grade d'*Oberst*. (Collection J. V. Crow)

Hermann Graf

Ritterkreuz mit Brillanten

212 victoires

par C.J. Ehrengardt

L'anti-héros

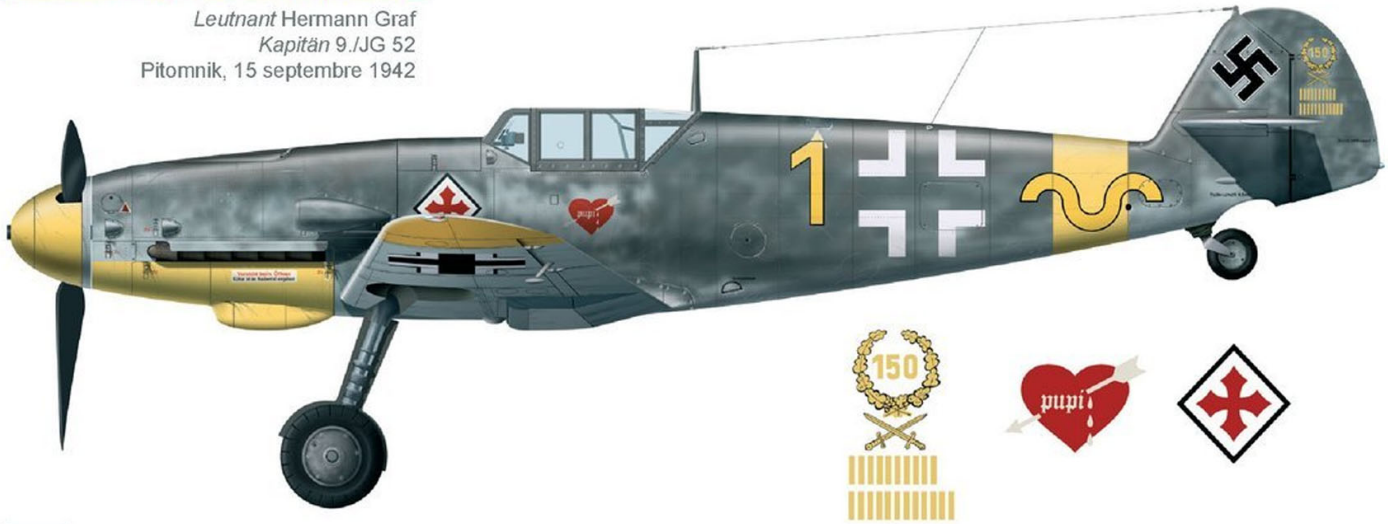
Chasseur incontestablement doué, Hermann Graf n'avait pourtant pas l'étoffe du héros qu'en a fait la propagande nazie. Issu d'une famille modeste, il n'a pas dépassé le stade de l'école communale avant de devenir apprenti dans la forge paternelle. A-t-il été ce chef naturel, ce leader clairvoyant et indiscuté comme le présentent les pilotes qui ont combattu sous ses ordres ? Cela semble discutable. Taciturne et effacé, d'une intelligence plutôt pratique, Hermann Graf ne semble pas avoir compris le rôle qu'on lui faisait jouer.

▼ Le *Leutnant* Graf décoré de la *Ritterkreuz*. (DR)

Né le 24 octobre 1912 à Engen (Bade-Wurtemberg), Hermann Graf rejoint la Luftwaffe à sa création, en 1935. Il est breveté en août 1938 et est affecté comme Unteroffizier à la 2./JG 51, en mai 1939. Promu Feldwebel, il devient instructeur en janvier 1940. Il passe un an à se morfondre malgré sa nomination au grade de *Leutnant*. Enfin, en mai 1941, il rejoint le front et la 9./JG 52. Il est temps, il a alors 28 ans et frise la limite d'âge. Le 3 août, il remporte sa première victoire. Le 23 octobre, il se voit confier le poste de *Staffelkapitän*. Hermann Graf devient rapidement l'étoile montante du III./JG 52. Le 24 janvier 1942, il décroche la tant convoitée *Ritterkreuz* après sa 42e victoire.
Le 14 mai, grâce à sept victoires remportées dans la journée, il devient le 7e pilote à atteindre la barre mythique des 100. Bien que la compétition fasse rage au sein

Messerschmitt Bf 109 G-2 (WNr. 13670)

Leutnant Hermann Graf
Kapitän 9./JG 52
Pitomnik, 15 septembre 1942



de la JG 52, Graf est récompensé des Feuilles de chêne le 17 mai et des Glaives… quatre jours plus tard : « La machinerie du *Dr* Goebbels vient de se mettre en marche, qui va faire du fils du modeste forgeron du pays de Bade le héros de toute une Allemagne. » [1]

L'été 1942 est particulièrement faste pour Graf, qui enfile les victoires comme des perles, remportant sa 150e le 4 septembre – Gollob, *Kommodore* de la JG 77, ne l'a précédé que de six jours. Il est promu *Hauptmann* et, pour son 172e succès obtenu le 16 septembre, il reçoit les Diamants. Il ne lui faut que deux petites semaines pour devenir le premier as titulaire de 200 victoires (202 exactement, le 2 octobre). Il est à son tour frappé d'interdiction de vol, et le voilà lancé dans une carrière « politique » à l'arrière. Les actualités projettent dans tous les *Kinos* les images du nouveau héros tenant des conférences devant les plus hautes personnalités nazies, les journaux s'arrachent ses interviews, les magazines étalent les reportages consacrés au gardien de but des *Rote Jäger* (une équipe de football de la Luftwaffe) et le montrent en train de prêcher « la bonne parole » aux Jeunesses hitlériennes. Il est l'archétype du héros nazi, un homme d'extraction modeste qui doit sa réussite au respect des vertus traditionnelles du peuple allemand – tout au moins celles dont se revendiquait le national-socialisme.

En janvier 1943, il est envoyé au repos à la tête de l'*Ergänzungsgruppe Ost* basé dans le sud-ouest de la France. Le 15 août, il revient en Allemagne pour constituer la JG 50 à Wiesbaden-Erbenheim, une escadre expérimentale spécialisée dans la lutte contre les Mosquito, puis contre les quadrimoteurs américains. Il s'y entoure de ses anciens camarades du III./JG 52, comme Alfred Grislawski, Heinrich Füllgrabe et Emst Süß, tous trois récipiendaires de la *Ritterkreuz*. La réussite de cette unité est assez modeste, mais Graf y remportera trois victoires, dont une contre un B-17 le 6 septembre 1943.

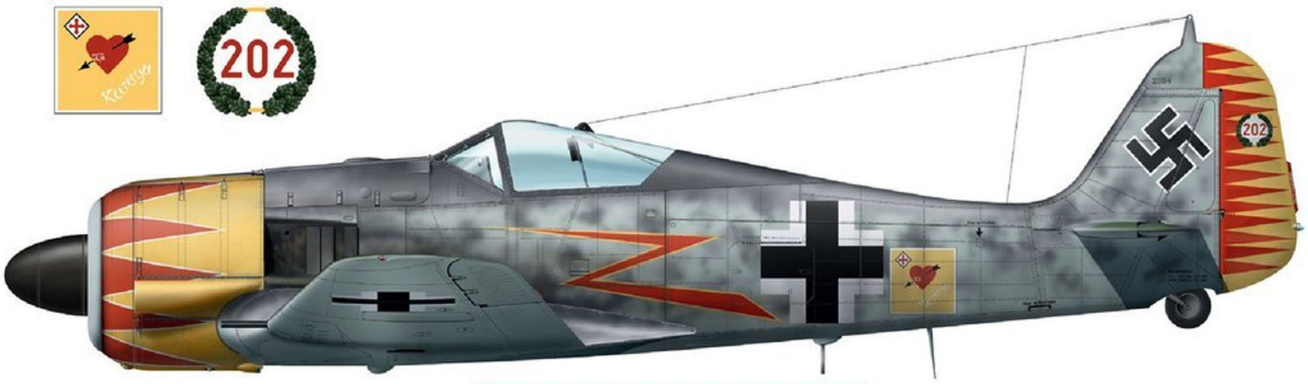
[1] *Hermann Graf* par A. Dill in Air-Fan, mai 1984

Messerschmitt Bf 109 G-6/U6

Major Hermann Graf
Kommodore JG 50
Wiesbaden, 6 septembre 1943

Messerschmitt Bf 109 G-5 (WNr. 15729)

Major Hermann Graf
Kommodore JG 11
Jever (Basse-Saxe), Novembre 1943



Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 2594)

Major Hermann Graf
Kommandeur Erg.JGr. Ost
Landes-de-Bussac (Charente-Maritime), début 1943

Graf est bombardé *Kommodore* de la nouvelle JG 11 en novembre. Il obtient sept victoires supplémentaires, dont deux B-17, le 29 mars 1944 – le second à la suite d'un abordage involontaire qui le cloue sur un lit d'hôpital pendant plusieurs mois.
Promu *Oberstleutnant*, il revient au front le 1er octobre 1944 pour prendre le commandement de son ancienne unité : la JG 52.
La fin de la guerre est un moment assez pathétique pour Graf qui, malgré l'interdiction du Haut commandement, cherche à rejoindre les lignes américaines avec son personnel. Malheureusement, en raison des accords passés entre les vainqueurs, Graf et ce qui reste de la JG 52 sont remis aux Soviétiques une semaine plus tard.

Graf restera captif pendant cinq longues années, au cours desquelles son attitude sera des plus ambiguës à l'égard du régime soviétique. Sans doute, cette fois non plus, il n'a pas compris qu'il se faisait manipuler. Une fois libéré, il s'installera en Allemagne de l'Est et ne cherchera jamais ni à gagner l'Ouest ni à revoir ses anciens camarades qui, d'ailleurs, semblent lui avoir tourné le dos.
Il sera victime de la maladie de Parkinson, dont certains estiment que son origine n'est pas étrangère aux vols à haute altitude qu'il avait accomplis sur les Bf 109 G-5 de la JG 50 (selon certaines sources, il aurait battu le record du monde d'altitude à cette époque), bien que le rapport de cause à effet n'ait jamais été établi sur le plan médical. ■

▶ L'*Oberleutnant* Hermann Graf reçoit les félicitations pour sa 150e victoire, remportée le 4 septembre 1942, soit seulement six jours après que Gordon Mac Gollob a réussi pareille performance. Il porte ici la *Ritterkreuz mit Eichenlaub*, à laquelle il ajoutera les Glaives quinze jours plus tard. (© ECPA-D/France/ Photographe inconnu)

▶ Par le plus grand des hasards, un reporter de guerre a fixé le portrait d'un *Leutnant* parfaitement inconnu qui vient d'arriver au front ; on le voit descendre de son Bf 109 F « 4 jaune » de la 9./JG 52 en mai 1941. Celui-ci ne tardera pas à se faire un nom, puisqu'il s'agit de Hermann Graf. (© ECPA-D/France/Photographe inconnu)

◢ Hermann Graf avec le JGr. 50 à Wiesbaden-Erbenheim par une belle journée de l'automne 1943. Il a déjà épinglé trois B-17, qui figurent sur la dernière rangée de son palmarès. (PK)

▼ Hermann Graf sur le front de l'Est arborant autour du cou la *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten*. (EN-Archives)

Anton Hackl

Ritterkreuz mit Schwertern

192 victoires

Né le 25 mars 1915 dans une famille bavaroise, Hackl rejoint la Reichswehr en 1933 comme fantassin. Un an plus tard, il obtient son transfert dans la Luftwaffe. Breveté pilote en 1937, l'*Unteroffizier* est ensuite affecté au II./JG 333, futur II./JG 77. Celui qui est surnommé « Toni » par ses camarades n'obtient aucune victoire en Pologne. En revanche, participant avec la 5./JG 77 à l'invasion de la Norvège, il abat, le 15 juin 1940, deux Lockheed Hudson au-dessus de Stavanger ; une affaire réglée en moins d'une minute ! Six jours plus tard, un Beaufort tombe sous ses coups, puis un autre Hudson, le 27. Reste que, cette fois, l'Allemand est blessé : décoré de la Croix de fer, il est aussi promu *Oberleutnant* pour sa bravoure.

En juillet 1941, on le retrouve dans le sud de l'Ukraine, où, à la fin de l'année, il atteint 27 victoires. Le 23 janvier 1942, il devient *Staffelkapitän* de la 5./JG 77. Le 27 mai, dans le ciel de Crimée, il s'offre coup sur coup ses 50e et 51e succès en descendant un LaGG-3 puis un MiG-1. Pour cela, il reçoit la *Ritterkreuz*. En juillet 1942, Hackl réalise deux sextuplés : le 21 sur quatre LaGG-3 et deux Hurricane, puis le 23 avec trois Pe-2 et trois Il-2 ! Et la série de se poursuivre avec, le 3 août 1942, un Petliakov qui lui permet de passer la barre des 100 victoires ; il est alors décoré des *Eichenlaub*. Le 19 septembre 1942, il s'adjuge un LaGG-3 : ce sera son dernier succès à l'Est, car le II./JG 77 part bientôt pour l'Afrique du Nord.

En Tunisie, Hackl se paye cinq P-40 entre décembre 1942 et janvier 1943. Le 4 février, il se lance à l'attaque d'un « box » de B-17 lorsque son appareil est endommagé par un P-38. Blessé au bras, évacué vers l'Italie puis l'Allemagne, le pilote est indisponible jusqu'à la fin de l'été. En octobre, il est nommé *Kommandeur* du III./JG 11 [1], avec lequel il participe à la défense du *Reich*. Volant sur un Fw 190 A-6, une fois de plus, Hackl fait montre d'un redoutable instinct de prédation. Il revoit ses modes d'action et imagine de nouvelles tactiques contre les *Viermots*, dont il fait d'ailleurs part à Galland le 20 mai 1944 dans un rapport. Ainsi, du 2 octobre 1943 au 22 mai 1944, il envoie au tapis une douzaine de B-17 et six B-24, sans oublier quelques P-38 et P-47.

En juillet, il reçoit les Épées pour sa Croix de chevalier. Il est à 165 victoires lorsqu'il est « bombardé » *Kommandeur* du II./JG 26. Il fête la nouvelle année 1945 en descendant un Spitfire près de Bruxelles. C'est son 173e succès. *Kommodore* de la JG 300, puis de nouveau de la JG 11, le Bavarois alignera, le 8 mai 1945, 192 victoires – dont 34 quadrimoteurs – acquises en mille missions de combat. « Toni » Hackl meurt en juillet 1984 à Ratisbonne. ■ YK

▲ Le *Major* Anton Hackl remporte 41 de ses 192 victoires avec la JG 11. On le voit ici avec les Épées ajoutées à sa Croix de Chevalier qu'il a reçues le 9 juillet 1944 pour sa 150e victoire. Avec 34 quadrimoteurs abattus, il est second au palmarès des *Experten* en matière de lutte contre les *Viermots*. (Collection H. Obert)

[1] Il commandera brièvement la JG 11 en avril 1944.

Focke-Wulf Fw 190 A-6

Major Anton Hackl
Kommandeur III./JG 11
Oldenburg, avril 1944

Anton Hafner

Ritterkreuz mit Eichenlaub

204 victoires

Anton Hafner est né le 2 juin 1918 dans le Württemberg. Il rejoint la 6./JG 51 en février 1941. Il faut attendre son transfert sur le front de l'Est pour que « Toni » remporte sa première victoire : un SB-2 le 24 juin 1941. À la fin de l'année, son tableau de chasse s'élève à 14 machines. Hafner est aussi bon pilote de chasse qu'il est modeste. Le 7 juillet 1942, au nord d'Orel, il descend trois Chtourmovik et quatre Yak dans la même journée. Le 22 août, il passe la barre des 60 succès en envoyant au tapis un Il-2 ; un mois plus tard, le *Feldwebel* est décoré de la *Ritterkreuz*.

Le débarquement allié en Afrique du Nord de novembre 1942 contraint Berlin à déployer en urgence des renforts en Tunisie. Parmi ceux-ci se trouve la 4./JG 51, qui arrive à Bizerte le 14 novembre. Hafner y a été affecté et, dès le 16, il marque son nouveau territoire en s'adjugeant un Spitfire. Au fil des semaines, il détruit une petite vingtaine de Lightning et de Spitfire, sans oublier un Beaufort esseulé et un Short Stirling, un peu plus coriace.

Le 2 janvier 1943, ses camarades et lui engagent le combat contre le No. 72 *Squadron* ; l'un des chasseurs anglais est piloté par un certain Robert « Oxo » Oxspring, un as qui terminera la guerre avec 13 victoires et qui ne laisse aucune chance à Hafner ! Après avoir détruit deux « Spit », l'Allemand s'incline à son tour et se blesse en abandonnant son appareil ; cela lui vaudra un rapatriement sanitaire en Allemagne et une longue convalescence. Il en est alors à 82 victoires.

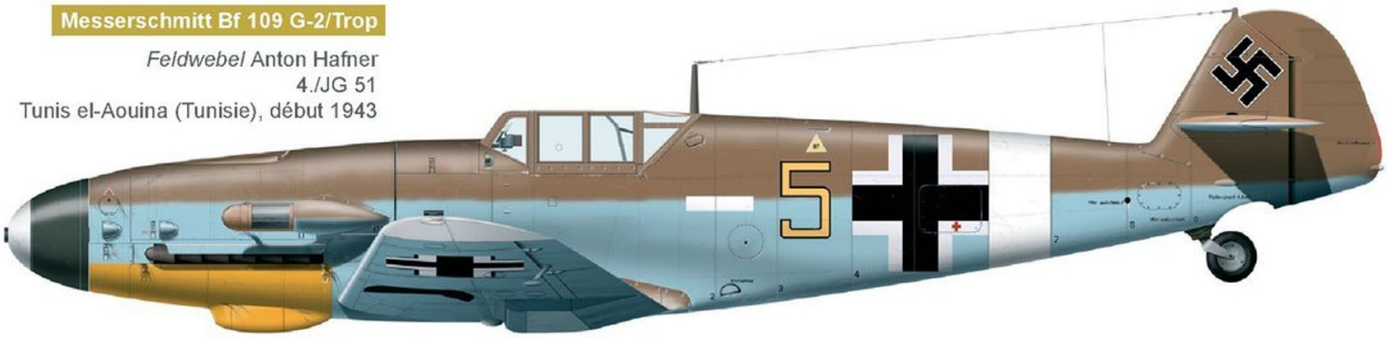
Hafner retrouve la Russie en août 1943 avec la *Stabstaffel* de la JG 51. Le 15 octobre, il passe le cap des 100 victoires en abattant un A-20 Havoc. Le 20 octobre, il s'offre trois LaGG, un MiG et un Chtourmovik. Huit jours plus tard, il signe un nouveau quintuplé. Le 26 juin 1944, alors qu'il vient d'être nommé *Staka* de la 8./JG 51, il achève sa 150e victime, un Yak-9. Entre-temps, le 11 avril, il a été promu *Leutnant* et, surtout, il a reçu les *Eichenlaub* pour sa Croix de chevalier.

En août, la 8./JG 51 devient 10./JG 51. Hafner reste à sa tête. Le 8, en à peine trente minutes, il raye des contrôles des VVS sept Chtourmovik ! Le 16 octobre, c'est encore un Il-2 qui lui permet de signer sa 200e victoire ; deux autres suivent le jour même. Le lendemain, il décolle en pleine nuit pour intercepter un Pe-2. Ses pleins recomplétés, il repart puis engage un Yakovlev en combat tournoyant. Le Russe finit par céder : Hafner a sa 204e victoire. La dernière. Entraîné près du sol par son adversaire, l'Allemand n'a pas pu redresser son Bf 109 G-6, qui s'écrase après avoir percuté un arbre.

« Toni » Hafner aura rempli 795 missions. Il s'était spécialisé, sans réellement le vouloir, dans la chasse aux Chtourmovik, en ayant plus de 50 à son actif. ■ YK

Messerschmitt Bf 109 G-2/Trop

Feldwebel Anton Hafner
4./JG 51
Tunis el-Aouina (Tunisie), début 1943



◀ Le *Feldwebel* Anton Hafner, que l'on voit ici en Tunisie avec la 4./JG 51 en 1943, s'est adjugé de nombreux succès sur l'*Ostfront* ! (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu).

Erich Hartmann

Ritterkreuz mit Brillanten

352 victoires

par Yann Mahé

L'as des as

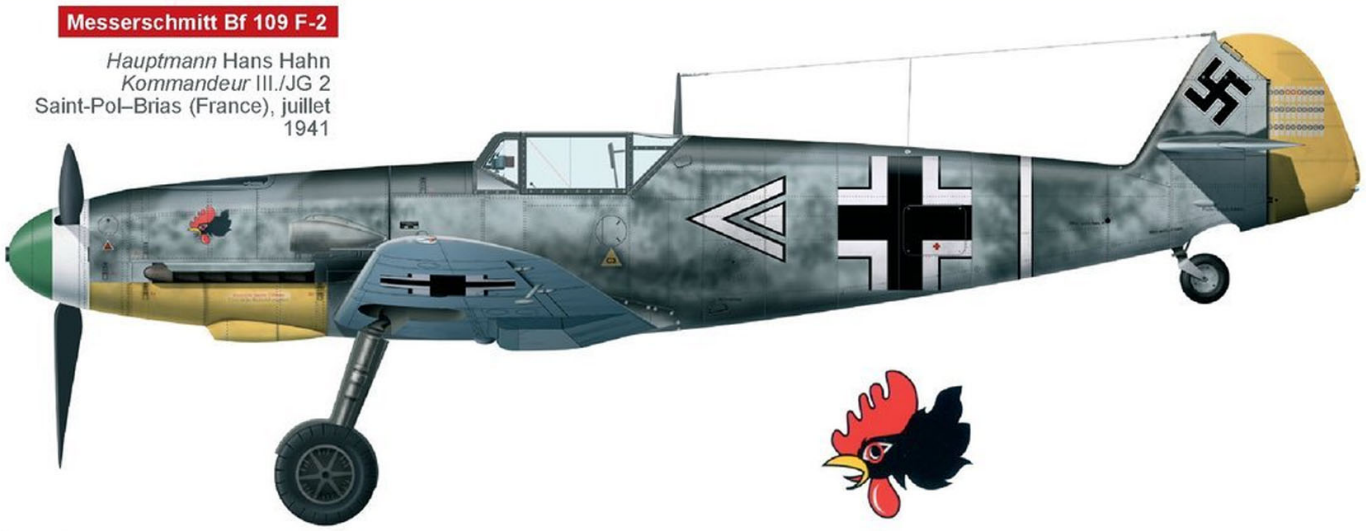
Une silhouette frêle, un visage juvénile, une mine et un sourire espiègles, Erich Hartmann mérite sans nul doute le surnom de « Bubi » dont ses camarades de la Luftwaffe l'affublent. Difficile, effectivement, d'imaginer cette tête blonde tout juste sortie de l'adolescence dans le cockpit d'un Messerschmitt Bf 109. Pourtant, sous ses traits de « gamin » (« Bubi » en allemand) se dissimule un pilote hors norme. Hartmann n'est pas seulement un jeune premier – au sens propre comme au figuré –, c'est le diable en personne, le « démon noir du sud » comme devaient l'appeler les Soviétiques. Avec 352 victoires, il est en effet le plus titré des *Experten* de la Seconde Guerre mondiale, le plus grand pilote de chasse de tous les temps.

Hans « Assi » Hahn

Ritterkreuz mit Eichenlaub

108 victoires

Né le 14 avril 1914, « Assi » Hahn entre dans l'arme aérienne dès 1938. Il est *Leutnant* à la 4./JG 2 quand débute la guerre. Il revendique sa première victoire le 14 mai 1940 et en ajoute cinq autres avant la fin de la campagne. Il est promu *Staka* de son escadrille, puis, en octobre 1940, devenu *Hauptmann*, il commande le III./JG 2 pendant deux ans. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 24 septembre 1940, il en est à 20 victoires, et les Feuilles de chêne le 14 août 1941 pour son 42e succès. Le 1er novembre 1942, il est nommé *Kommandeur* du II./JG 54 en Russie et obtient sa 100e victoire le 26 janvier 1943. Le 21 février 1943, victime d'une panne, il se pose dans les lignes soviétiques et passe les sept années suivantes en captivité.
En 560 missions, « Assi » a revendiqué 108 victoires (dont 68 à l'Ouest et quatre quadrimoteurs), plus 36 victoires « probables ». ■



Aîné d'une fratrie de deux enfants, Erich Alfred Hartmann naît le 19 avril 1922 à Weissach, dans le Wurtemberg, mais c'est en Chine qu'il passe les premières années de son enfance, son père Alfred, un vétéran de la Grande Guerre, ayant décidé de quitter une Allemagne ravagée par l'hyperinflation pour exercer sa profession de médecin à Changsha. Malheureusement pour la famille, la guerre civile chinoise la contraint à plier bagages en 1928. De retour au pays, plus exactement à Weil im Schönbuch, il se trouve que c'est la mère, Elisabeth Machtholf, qui a une influence décisive sur le destin des deux garçons [1], alors que le père les prédestinait à suivre ses pas dans la médecine. Férue d'aviation, elle obtient sa licence de pilote et prend régulièrement les commandes d'un Daimler L20 acheté par son époux et parqué à l'aéro-club de Böblingen, situé à moins de 10 km de la maison familiale. Souvent, les deux garçons embarquent à bord du petit avion avec leur mère, avant que la crise économique n'oblige la famille à le vendre en 1932.

Dans l'Allemagne passée sous la coupe des nazis en janvier 1933, Erich Hartmann étudie au *Gymnasium* de Böblingen, puis à la *Napola* de Rottweil, scolarité qu'il alterne avec les activités obligatoires des Jeunesses hitlériennes. S'étant nourri à la lecture des exploits des as de la Première Guerre mondiale, il intègre fort logiquement la *Flieger-HJ*, apprenant à piloter des planeurs aussi bien au sein de l'organisation de jeunesse nazie qu'avec sa mère, qui a œuvré en 1936 à l'installation d'un aéro-club à Weil im Schönbuch. Tant et si bien que l'adolescent obtient sa licence de pilote de planeur à 14 ans et devient instructeur de vol à voile au sein de la *Flieger-HJ* l'année suivante.

Au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, Erich Hartmann n'est âgé que de 17 ans et il ne peut suivre les exploits de la Luftwaffe en Pologne, en Scandinavie et à l'Ouest qu'à la radio, au cinéma et dans les revues illustrées. Son dix-huitième anniversaire passé, le jeune homme s'engage dans la Luftwaffe en octobre 1940. Il est affecté au *Flieger-Ausbildungs-Regiment* 10 de Neukuhren, en Prusse-Orientale. Le 1er mars 1941, il entre à la *Luftkriegsschule* 2 de Berlin-Gatow et obtient son brevet de pilote en août. Il intègre ensuite, du 1er novembre 1941 au 31 janvier 1942, la *Jagdfliegerschule-Vorschule* 2 de Lachen-Speyerdorf, puis la *Jagdfliegerschule* 2 de Zerbst, où il se familiarise au pilotage sur pas moins de 17 machines différentes. Mais c'est aux commandes du Messerschmitt Bf 109 qu'il se montre le plus à l'aise, au point de faire preuve d'une impressionnante dextérité. Le jeune pilote a si bien en main son chasseur que, tout juste promu *Leutnant*, il s'adonne, le 31 mars, à une série d'acrobaties au-dessus du terrain de Zerbst, en violation flagrante du règlement. La sanction est immédiate : Hartmann est mis aux arrêts de rigueur, et sa solde est réduite de deux tiers. À son retour en juin, il dissipe aussitôt les doutes planant sur sa personne en éveillant rapidement l'attention de ses instructeurs, lorsque, à bord d'un Bf 109 D, il met 24 coups au but sur la cinquantaine d'obus tirés au cours de l'une de ses premières séances de tir sur cible remorquée. Avec de tels résultats et une aptitude réelle au pilotage, Hartmann est rapidement déclaré apte au service. Après un passage à l'*Ergänzungsgruppe Ost* de Gleiwitz d'août à octobre 1942, il se voit attribuer sa première affectation : la JG 52, qui couvre alors l'avance des divisions germano-roumaines du *Heeresgruppe A* en direction des puits de pétrole caucasiens.

C'est le *Geschwaderkommodore* fraîchement nommé, le *Major* Hrabak, qui accueille les nouveaux arrivants à Maïkop au mois d'octobre et prodigue les premiers conseils : « pour survivre ici et avoir quelque chance de succès, la volonté d'attaquer doit être correctement dirigée – avec la tête sur les épaules, un examen et un sens appropriés. Pilotez d'abord avec votre tête, ensuite seulement avec vos muscles. » Ces quelques mots ne résonnent pas immédiatement dans l'esprit d'Hartmann, mais il allait en faire sa ligne de conduite jusqu'à la fin de la guerre, après une série d'imprudences qui lui coûte cher… Affecté à la *7. Staffel*, il devient ailier de l'*Oberfeldwebel* Edmund « Paule » Roßmann, as flirtant alors avec les 80 victoires, qui s'impose comme son mentor.

▶ Le « gosse »... Difficile d'imaginer que ce post-adolescent va devenir le plus grand pilote de chasse de tous les temps : il s'adjugera un total de 352 victoires à l'âge d'à peine 23 ans. Après des débuts turbulents et maintes réprimandes, le jeune homme apprendra énormément de ses mentors : Roßmann, Grislawski et Krupinski. Erich « Bubi » Hartmann est ici immortalisé en uniforme de *Leutnant*, lors de la séance de photos consécutive à la remise de sa *Ritterkreuz* le 29 octobre 1943. (DR)

[1] Son frère Alfred s'engagera lui aussi dans la *Luftwaffe* et sera mitrailleur de Junkers Ju 87 Stuka. Son appareil abattu en Afrique du Nord en 1942, il sera capturé par les Britanniques et ne sera libéré qu'à la fin de la guerre.

Messerschmitt Bf 109 G-4/R6 (WNr. 14997)

Leutnant Erich Hartmann
7./JG 52
Taman (Union soviétique), 11 mai 1943

Hartmann effectue ainsi sa première mission de guerre le 14 octobre. Dès la troisième, marquée par sa première rencontre avec l'ennemi, l'indiscipline du jeune homme ressurgit, puisque, surexcité par la perspective de remporter sa première victoire, il enfreint quasiment toutes les règles d'engagement possibles et imaginables ! Piquant sur la formation soviétique, il se coupe de son leader, attaque un chasseur russe à trop grande distance, manque d'entrer en collision avec ce dernier en se rapprochant de lui et, à court de carburant, endommage son Bf 109 en le vomissant lamentablement dans un champ de tournesols ! À son retour au terrain de Soldatskaïa, la « gueulante » de Roßmann est mémorable, et la sanction décrétée par le *Gruppenkommandeur*, le *Major* Hubertus von Bonin, est plus humiliante encore : Hartmann est affecté trois jours durant avec les « rampants », le personnel au sol de son escadrille.

Cette fois, le puni se résout à « rentrer dans le rang ». Outre d'analyser ses propres erreurs, il écoute attentivement les remontrances de Roßmann, assimile ses conseils et adopte sa tactique d'embuscade qui a permis de faire de lui un as. Hartmann résume celle-ci en quatre mots : « voir, décider, attaquer, dégager ». En clair : observer l'ennemi, décider de la façon la plus favorable de le frapper pour rester invisible le plus longtemps possible, porter l'attaque et se désengager pour réévaluer la situation et choisir une nouvelle cible. Hartmann apprend aussi beaucoup d'un autre « moustachu » de la 7./JG 52 : l'*Oberfeldwebel* Alfred Grislawski (62 victoires en date du 2 novembre 1942). La leçon porte, et, le 5 novembre, « Bubi » Hartmann remporte sa toute première victoire aérienne, un Il-2 Chtourmovik dont les débris endommagent son moteur et le contraignent à se poser en catastrophe. Il doit attendre le 27 janvier 1943 pour obtenir sa seconde victoire (un MiG-1) et le 9 février pour sa troisième (un LaGG-3). Le 10 avril, « Bubi » franchit la barre des dix victoires en s'adjugeant deux LaGG-3 supplémentaires (10e et 11e victoires). Le 25 mai, il se fait une belle frayeur en percutant un LaGG-3 juste après avoir descendu un La-5. Malgré les dégâts, Hartmann parvient à conserver la maîtrise de son Bf 109 G et à se poser en catastrophe. Non sans casse, puisqu'il passe un mois et demi en convalescence.

En mai, un *Expert* de renom, Walter Krupinski (66 victoires à cette époque), prend la tête de la 7. *Staffel* et choisit Hartmann pour ailier. C'est à son contact que le Wurtembergeois affine définitivement sa tactique : le nouveau *Staffelkapitän* lui enseigne comment se rapprocher toujours plus près de sa cible pour s'assurer de l'envoyer à coup sûr au tapis avec une courte rafale. L'une des tactiques qu'Hartmann met au point consiste à voler à 2 400 mètres d'altitude en léger piqué au-dessus de la formation russe repérée et, une fois que les deux ennemis se sont croisés, à effectuer un retournement pour se glisser dans la queue de l'avion choisi pour l'engager par en dessous et par surprise. L'attaque finie, il rompt le combat et reprend de l'altitude pour se choisir une nouvelle cible. Refusant la plupart du temps le combat tournoyant, « Bubi » s'adjugera la plupart de ses victoires par des attaques surprises à environ 20 mètres de distance de sa victime. Grâce à l'enseignement de ses mentors, tout s'accélère pour

▼ KARAYA-EINS, le « 1 jaune » de la 9./JG 52, distinctif du *Staffelkapitän*, le *Leutnant* Erich Hartmann, qui pose devant son Bf 109 G-6 (WNr. 20449), probablement à Novo-Zaporojié, début octobre 1943. Dans le cœur rouge, on peut lire l'inscription DICKE MAX. On note les 21 barres sur le gouvernail, juste en dessous de la couronne de laurier frappée du chiffre « 100 ». (EN-Archives)

Messerschmitt Bf 109 G-6

Oberleutnant Erich Hartmann
Kapitän 9./JG 52
Novo-Zaporojié (Union soviétique), octobre 1943

lui durant l'opération « Zitadelle », au-dessus du saillant de Koursk que tentent de refermer les *Panzer* : la JG 52 assure la protection des *Stukas* et des colonnes blindées soumises aux attaques des Chtourmovik. Dès la première journée de la bataille, Hartmann signe quatre victoires, sept autres le surlendemain et encore quatre le 8 juillet. Le 16, lorsque Hitler met fin à l'offensive de ses blindés, le *Leutnant* est déjà un as, puisqu'il totalise alors 39 victoires. Mais de tous, c'est le mois d'août 1943 qui reste le plus prolifique de la courte mais ô combien impressionnante carrière du jeune pilote : pas moins de 48 victoires ! Et il n'est pas rare qu'il en signe jusqu'à cinq le même jour. Toutefois, les dernières victoires acquises ce mois-ci le sont au prix d'une belle frayeur. Ce 20 août, au cours d'une mission d'escorte des Ju 87 G de Rudel, le second des deux Il-2 qu'il abat sème derrière lui des débris qui endommagent le Messerschmitt d'Hartmann et le forcent à se poser derrière les lignes soviétiques. Capturé par une patrouille, l'as feint une grave blessure interne, et les *Frontoviki* le posent sur le plateau d'un camion. Profitant qu'une attaque de *Stukas* sème le trouble dans les rangs soviétiques, Hartmann saute du véhicule et se cache dans un champ de tournesols, dans lequel il échappe à ses poursuivants. À la nuit tombée, il se met en route vers l'ouest et parvient à rallier les lignes allemandes sain et sauf, évitant par miracle le tir fratricide d'une sentinelle.

Après quelques jours de repos bien mérité, Hartmann est nommé, le 2 septembre, *Staffelkapitän* de la 9./JG 52 à la place de Berthold Korts, porté disparu. Dix-huit jours plus tard, il abat un P-39 Airacobra – 3e de ses quatre victoires de ce jour-là –, qui constitue sa 100e victoire, ce en même pas un an d'opérations ! La récompense ne tarde pas : il reçoit la *Ritterkreuz* le 29 octobre, alors qu'il est déjà à… 148 ennemis abattus. Le 6 décembre, l'as accroche la Croix allemande en or à sa vareuse et décroche sa 150e victoire une semaine plus tard. Hartmann se rapproche du score de Marseille, dont il est l'exact opposé. Alors que feu l'« Étoile d'Afrique » était un individualiste forcené ayant lui-même mis au point patiemment ses propres tactiques et qui rechignait à se mêler à ses camarades, « Bubi » reconnaît volontiers s'être inspiré de celles de ses mentors successifs pour en tirer la quintessence et fait preuve au quotidien d'une modestie peu commune. Un fait confirmé par Krupinski :

▼ Mécanos s'affairant autour d'un Bf 109 G-6 de la 1./JG 52 à Besonovka au moment de l'opération « Zitadelle », en juillet 1943. Le camouflage par taches de RLM 02, 74 et 75 sur fond de RLM 76 est ici bien visible. C'est durant la bataille de Koursk que Hartmann affiche une progression laissant entrevoir le potentiel d'un as à part. (DR)

« La chose formidable avec Erich était qu'il ne laissait pas ses succès lui monter à la tête, et il est toujours resté très humble et éminemment sympathique. » Qui plus est, il a su canaliser son indiscipline innée pour se laisser aller, en dehors du service, à des pitreries – poussant de temps en temps son insouciance jusqu'à des blagues et imitations du *Führer* – qui lui attirent un capital sympathie indéniable auprès de ses frères d'armes. Lors de sa disparition le 20 août précédent dans les lignes russes, son fidèle « mécano », l'*Unteroffizier* Heinz « Bimmel » Mertens, n'avait-il pas de lui-même déserté les rangs de l'escadrille armé d'un fusil afin de partir à la recherche d'Hartmann avant de revenir 48 heures plus tard, épuisé et bredouille, mais soulagé de constater le retour de son officier ?

L'année 1944 commence comme 1943 s'est terminée. La JG 52 se dépense alors sans compter dans le ciel ukrainien et de Crimée, où l'Armée rouge concentre l'essentiel de ses efforts. De 159 victoires, le « gamin » passe à 200 dès le 26 février – il abat ce jour-là 10 P-39 Airacobra ! –, devenant le sixième pilote de chasse de la Luftwaffe à franchir cette barre symbolique. Cet exploit est récompensé par l'attribution des Feuilles de chêne de la Croix de chevalier, que Hitler doit lui remettre en personne le 2 mars. La veille de la réception à Berchtesgaden, dans le train les menant en Bavière, Hartmann et ses trois autres camarades *Experten* de la JG 52 devant être décorés ce jour-là – Krupinski et Wiese reçoivent eux aussi les Feuilles de chêne, Barkhorn les Épées – s'adonnent à une soirée bien arrosée au champagne et au cognac, dont les effets se font encore sentir le lendemain au Berghof. D'après Krupinski, si lui et ses deux autres acolytes s'en tirent avec un simple mal de crâne, Hartmann est encore bien éméché. Dans le patio, il se serait saisi de la casquette de Hitler pour la mettre sur sa tête : celle-ci lui tombant sur les yeux, « Bubi » se serait mis à plaisanter sur le fait que le *Führer* avait une tête trop grosse pour un individu de sa taille. L'arrivée soudaine de l'*Adjutant* de ce dernier pour la Luftwaffe, l'*Oberst* von Below, visiblement loin d'être amusé par les éclats de rire des quatre as, aurait ramené un silence de cathédrale dans laquelle on aurait entendu une mouche voler…

▲ Assis sur l'aile de son Messerschmitt, Hartmann s'entretient avec son fidèle mécano Heinz « Bimmel » Mertens. L'as commande alors la 9. *Staffel*, surnommée « Karaya Staffel », parce que, durant la bataille de Crimée, le *Leutnant* Ernst Süß, revenu de permission avec un phonographe et des 78 tours, avait dû renoncer à ces derniers qui n'avaient pas survécu au voyage. Les pilotes de la 9./JG 52 avaient alors dû se rabattre sur le seul disque disponible, russe, dont la seule parole intelligible d'une chanson était le mot « Karaya », devenu par la suite l'indicatif de l'unité… (DR)

« Bubi » Hartmann, dont la tête a été mise à prix 10 000 roubles par les Soviétiques, est de retour au front à la fin avril, juste au moment de l'évacuation de la Crimée : « Eh bien, je ne dirais pas une évacuation, mais plutôt une retraite en bonne et due forme, précise l'as des as. Nous avons dû plier bagage, et j'ai découvert que lorsque la trappe d'accès au kit de survie et la radio étaient retirées, vous pouviez entasser quatre hommes dans la queue, mais trois était le nombre maximal auquel je voulais me risquer. En procédant de la sorte, nous avons réussi à sauver une bonne partie de notre précieux personnel au sol. » La perte de la péninsule ne perturbe pas plus Hartmann, qui ajoute 24 appareils soviétiques à son palmarès le mois suivant.

Puis, à partir du 11 mai, la JG 52 stationne en Roumanie, où les escadrilles du *Geschwaderkommodore* Hrabak font connaissance avec un nouvel adversaire : les quadrimoteurs de la 15th *Air Force* chargés de bombarder les puits de pétrole de Ploiesti et leurs non moins redoutables P-51 Mustang d'escorte. C'est la première fois que l'escadre est confrontée à des Américains, la première fois depuis la bataille d'Angleterre qu'elle affronte les Alliés occidentaux. Durant les combats aériens qui suivent au-dessus de Bucarest et Ploiesti en mai-juin, Hartmann abat six avions : certaines sources indiquent qu'il s'agit de Mustang – une seule victoire sur ce type d'appareil, un P-51 du 325th *Fighter Group*, est formellement certifiée –, d'autres de P-39 et LaGG soviétiques. Le 1er juillet, alors qu'il en est à 269 victoires, il est promu *Oberleutnant* et reçoit le lendemain les Épées de la *Ritterkreuz*.

◀ Malgré son jeune âge, Erich « Bubi » Hartmann dégage une forte personnalité, charismatique à bien des égards, mais aussi capable de faire preuve autant de fantaisie que de rigueur, témoignant d'une étonnante maturité et maîtrise de lui. (DR)

Mais c'est le mois d'août 1944 qui fait définitivement entrer Erich Hartmann dans la légende. Alors que la JG 52 encaisse les pertes, le *Staka* de la 9. *Staffel* cumule les succès : il descend 22 appareils soviétiques pour porter son score à 290 le 23 du mois. Le lendemain, il décolle pour la deuxième fois de la journée. La première fois, il est revenu avec six victoires : il en compte maintenant 296. Plus que quatre pour devenir le premier pilote à franchir le palier hallucinant des 300 victoires ! Au sol, tout le monde attend impatiemment le retour de « Bubi », comme le raconte son mécano, Heinz Mertens :

« Le cuisinier s'activait avec ardeur. Comme tout bon cuisinier militaire, il préparait un gros gâteau au chocolat sur lequel il allait écrire à la crème "Félicitations pour la 300e". Un autre se promenait dans le potager pour cueillir ça et là ce dont il avait besoin pour confectionner une couronne pour l'*Oberleutnant*, feuilles de mélèze, marguerites… ; il était pressé, le chef venait de décoller une seconde fois. Il ne lui manquait que quatre victoires. Les mécaniciens attendaient aussi en transpirant. Le grand bouclier n'était pas encore prêt. Six hommes s'étaient échinés à y écrire un texte, jusqu'à ce qu'ils acceptent de laisser faire le peintre, qui savait mieux que quiconque placer les mots sans déborder du cadre. Pendant ce temps, un personnel enthousiaste s'était déjà massé pour fêter l'événement. À bout de souffle, l'homme à la couronne avait trébuché au milieu du champ de patates. Celle-ci ne serait pas tout à fait ronde, un détail que l'*Oberleutnant* serait le dernier à remarquer. Un chariot est arrivé avec une caisse de bouteilles dont le goulot dépassait d'un coussin de fleurs de toutes les couleurs. Une vingtaine d'appareils photo et une caméra étaient prêts à immortaliser cet événement sans précédent dans l'histoire de l'aviation. Tout était prêt, l'*Oberleutnant* Hartmann n'avait plus qu'à arriver… »

Et il arrive ! Mais il ne fait pas quatre, mais cinq passages à basse altitude au-dessus de la piste. Non seulement il a remporté sa 300e victoire, mais il en a ajouté une de mieux ! 301. Il n'y a que son camarade de *Geschwader*, Gerhard Barkhorn, qui réussira à égaler ce palmarès. Le lendemain, Hartmann est convoqué à Rastenburg, à la « Tanière du loup », pour y recevoir les Diamants de la *Ritterkreuz* des mains de Hitler : à 22 ans, il est seulement le 18e soldat allemand – ils ne seront au total que 27 durant toute la guerre – à recevoir cet insigne honneur.

▲ Un moment historique : souriant mais éreinté, l'*Oberleutnant* Erich Hartmann de retour de sa sortie du 24 août 1944, qui l'a vu franchir le cap des 300 victoires. On note le prénom URSEL inscrit à l'intérieur du cœur rouge, celui de sa fiancée qu'il a connue sur les bancs du lycée. (DR)

▶ Quatre anciens de la JG 52 désormais au service de la *Bundesluftwaffe* : de gauche à droite, Gerhard Barkhorn, Erich Hartmann, Johannes Steinhoff et Günther Rall. (DR)

Messerschmitt Bf 109 G-6

Hauptmann Erich Hartmann
Stab I./JG 52
Veszprem (Hongrie), février 1945

Signe des temps, il n'est pas interdit de vol, comme tous ses prédécesseurs ayant joué un rôle de pionnier en matière de palmarès, mais seulement renvoyé dans ses foyers pour deux mois.

De retour au front à la fin octobre en tant que *Staffelkapitän* de la 4./JG 52, stationnée en Hongrie, Erich Hartmann porte son total à 327 victoires au 23 novembre. Le 15 janvier 1945, il est nommé *Kommandeur* de la I./JG 52, qui combat alors dans la région de Breslau. Élevé au rang de *Hauptmann* le 15 février, l'as comptabilise 339 victoires à la fin du mois. En mars, il est transféré à Lichterfeld pour être transformé sur Me 262 en vue de rejoindre la JV 44, mais il demande à réintégrer « sa » JG 52, faveur qu'il obtient. Son palmarès s'accroît de huit victoires en mars et de quatre autres en avril. Le 8 mai, lors de sa 1 404e dernière sortie marquée par son 825e combat aérien, une reconnaissance dans la région de Brno, « Bubi » Hartmann, tout juste promu *Major*, s'offre sa 352e et dernière victime : un Yak-9. Il revient se poser à Deutsch-Brod, où il tombe aux mains de la 90th *US Infantry Division*, qui le livre, le 24 mai, aux Soviétiques. Jugé pour « crimes de guerre » et « sabotage de l'industrie aéronautique soviétique », Hartmann est condamné à 25 ans de travaux forcés ; envoyée dans un camp en Oural, cette « forte tête » écope de 25 ans de plus comme meneur de grève. En octobre 1955, il est finalement remis en liberté et rejoint la République fédérale allemande avant d'intégrer, l'année suivante, la Luftwaffe renaissante. Opposant farouche à l'adoption du Lockheed F-104 Starfighter par l'aviation ouest-allemande, le plus grand as de l'histoire termine sa carrière avec le grade d'*Oberst* et quitte la Luftwaffe en 1970 avant de s'éteindre, à Weil im Schönbuch, le 20 septembre 1993. ■

◀ Une fierté légitime dans laquelle pointe une gêne aisément perceptible pour cet as d'une modestie louée par tous ses camarades : et pourtant, ce cliché, pris le 17 avril 1945, montre Hartmann – qui n'a pas encore 23 ans ! – au pied de son Messerschmitt recevant les félicitations pour sa 350e victoire (un Yak-9). L'as des as n'a jamais été abattu et a été envoyé au sol à chaque fois uniquement du fait des débris de ses victimes. (DR)

Wolf-Dietrich Huy

Ritterkreuz mit Eichenlaub

40 victoires

Le palmarès de Wolf-Dietrich Huy ne doit pas se mesurer en termes de victoires aériennes, car cet ancien marin compte parmi les plus grands pilotes de lutte aéronavale. Né le 2 août 1917, il rejoint la Luftwaffe en 1938 et est affecté comme *Oberleutnant* au III./JG 77 avant la guerre. Il revendique ses deux premières victoires au-dessus de Dunkerque, mais c'est en Crète qu'il va faire parler de lui. Le 25 avril 1941, il plante une bombe sur le cargo *Ulster Prince*, dans la baie du Pirée, qui coule aussitôt. À court d'essence, sa section – *Hauptmann* von Winterfeid et *Leutnant* von Eichel-Streiber – se pose dans les lignes anglaises, refait les pleins à la main… et regagne son terrain !

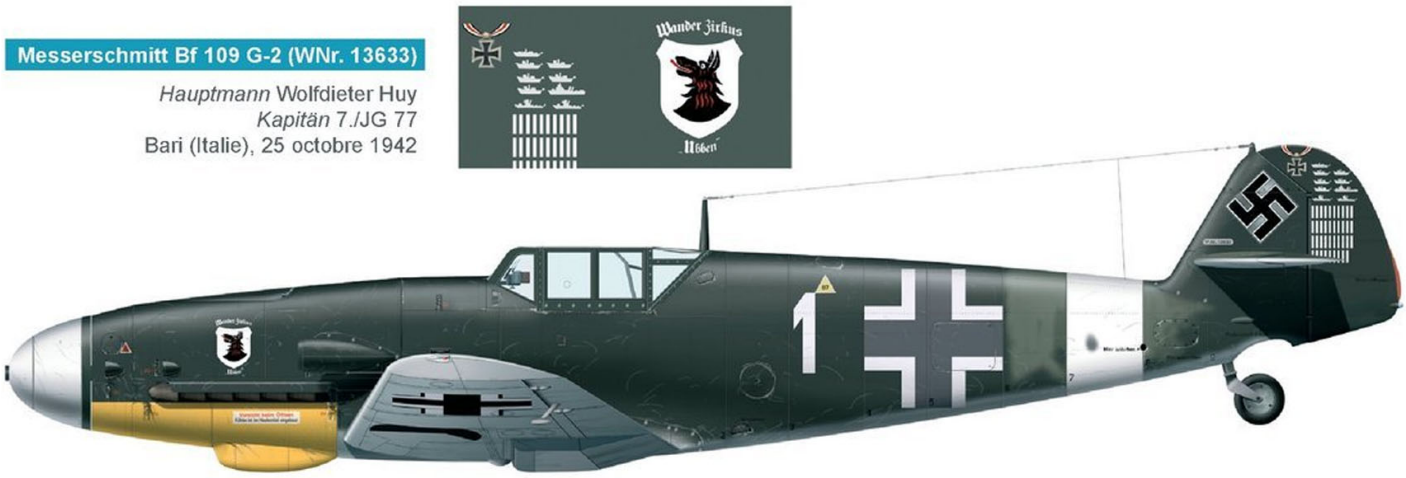
Il va faire mieux le 22 mai 1941, endommageant sérieusement le cuirassé *Warspite* avec son ailier, l'*Oberleutnant* Kurt Ubben, en début d'après-midi et coulant – seul – le croiseur *Fiji* dans la soirée. Selon les archives allemandes, il aurait aussi contribué à la destruction d'un destroyer qui n'a pas été identifié. Il suit son groupe pour l'ouverture des hostilités en Russie, où il augmente aussitôt son palmarès.

A sa 22e victoire, il reçoit la *Ritterkreuz* le 5 juillet 1941. Il est alors *Oberleutnant*. Il ajoute les Feuilles de chêne le 17 mars 1942. Il est abattu et grièvement blessé peu de temps plus tard.

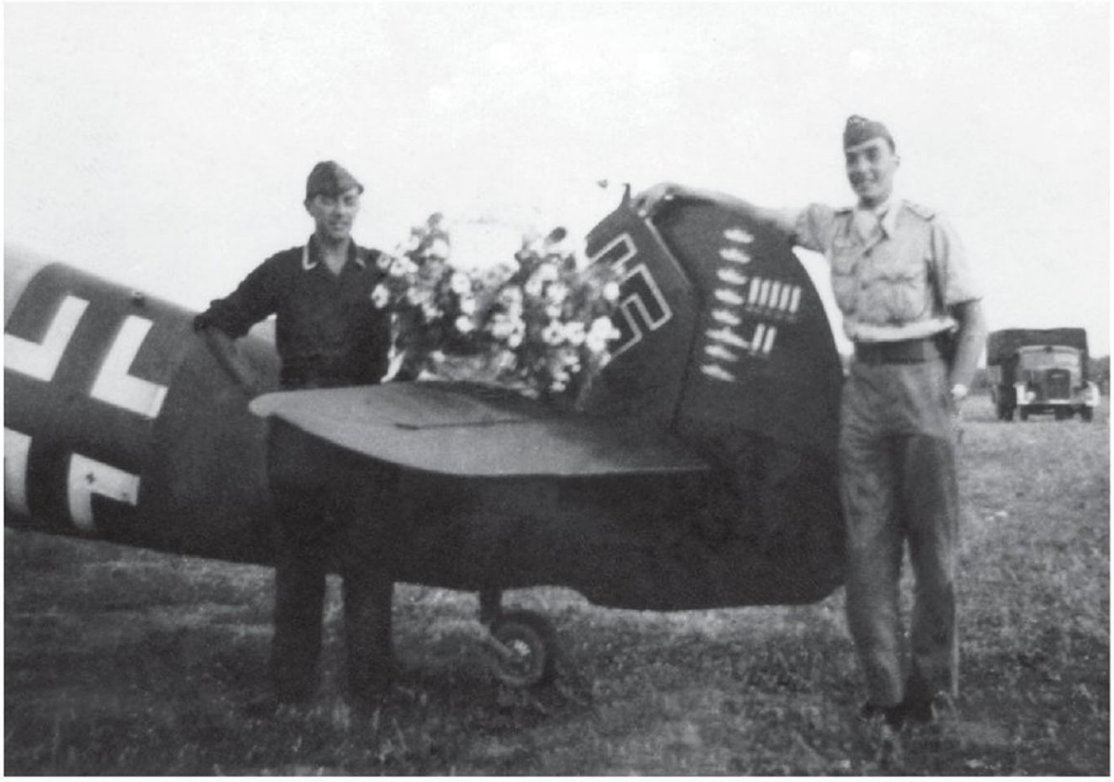
Wolf-Dietrich Huy retrouve la 7./JG 77 comme *Hauptmann* et *Staka* lors de la bataille d'El-Alamein. Le 29 octobre 1942, il est abattu en combat aérien contre des Spitfire du N° 601 *Squadron*, saute en parachute et est fait prisonnier. Il comptait 40 victoires (dont 37 à l'Est) en quelque 500 missions. ■ CJE

Messerschmitt Bf 109 G-2 (WNr. 13633)

Hauptmann Wolfdieter Huy
Kapitän 7./JG 77
Bari (Italie), 25 octobre 1942



◀ Le Bf 109 G-2 (WNr. 13633) du *Hauptmann* Wolfdieter Huy, *Staka* 7./JG 77, lors du transit de son groupe vers la Libye, *via* Bari (Italie), fin octobre 1942. Son gouvernail fait état de ses 39 victoires et des 9 navires qu'il a coulés ou touchés, ainsi que de sa *Ritterkreuz mit Eichenlaub*, décrochée le 17 mars 1942. (EN-Archives)



▶ L'*Oberleutnant* Wolfdieter Huy, *Kapitän* 7./JG 77, pose fièrement à côté de son Bf 109 F-4 (WNr. 8334). Photo prise à Iasi, en Roumanie, au début du mois de juillet 1941. (Collection H. Obert)

Herbert Ihlefeld

Ritterkreuz mit Schwertern

130 victoires

Discret et dangereux

Herbert Ihlefeld voit le jour le 1er juin 1914 dans une modeste famille de paysans de Poméranie. Il s'engage dans l'Infanterie en 1933 avant de passer dans la Luftwaffe deux ans plus tard. *Feldwebel*, il se porte volontaire en 1937 pour rejoindre la Legion Condor en Espagne. Affecté à la 2. *Staffel* du *Jagdgruppe* 88, il y remportera neuf victoires sur Bf 109 B-1, se révélant être un pilote pugnace et agressif.

Ses compétences et ses qualités de pilote lui valent de devenir instructeur au I.(J)/LG2, une unité d'entraînement opérationnel. Le *Leutnant* Ihlefeld participe à la *Westfeldzug*, envoyant au tapis un MS.406 le 29 mai 1940 près de Saint-Quentin, puis deux Blenheim le 30 juin ; un doublé qui lui coûtera son « Emil », posé sur le ventre dans les vases du marais audomarois.

Nommé *Staka* de la 2./LG 2, puis *Kommandeur* du I./LG 2 le 30 août, promu *Oberleutnant* et décoré de la *Ritterkreuz* des mains de Hitler le 16 septembre 1940, « Ihle » est engagé dans la bataille d'Angleterre. De juillet 1940 à mars 1941, il remporte une trentaine de victoires, uniquement sur des Spitfire et des Hurricane. Un tableau de chasse qui impressionne compte tenu de la qualité de l'adversaire mais aussi du nombre considérable de doublés !

Hitler ayant décidé de régler leur compte à la Yougoslavie et à la Grèce, avant de lâcher la Wehrmacht sur l'Union soviétique, Ihlefeld et ses hommes s'installent en Bulgarie, depuis laquelle ils vont multiplier les sorties au-dessus de la Macédoine. Lors de la cinquième et dernière mission du 6 avril 1941, jour du déclenchement de l'offensive, « Ihle » est touché par une pièce antiaérienne alors qu'il exécute une passe au-dessus d'un terrain près de Skopje. Contraint de se poser d'urgence, il passera une semaine en captivité. De retour au front, il se bat en Grèce, puis au-dessus de la Crète, où il détruit un Hurricane ; il contribue aussi à couler le croiseur léger britannique *Fiji*.

Placé sous les ordres de la JG 77, le I.(J)/LG 2 [1] vole en couverture de la pince Sud de « Barbarossa ». Le 30 juin 1941, il revendique 40 victoires pour la durée de la guerre ; en récompense, il reçoit les Feuilles de chêne pour sa Croix de chevalier. Les succès s'accumulent : le 30 août, il aligne cinq appareils russes, atteignant sa 52e victoire. L'as poursuit méthodiquement son ascension : le 22 avril 1942, il passe la barre des 100 victoires. Le 26 juin, promu *Major*, il est désigné *Kommodore* de la JG 52. Une semaine plus tard, on lui attribue les Épées pour sa *Ritterkreuz*. Tout semble sourire à « Ihle », jusqu'à ce matin du 22 juillet, où il est surpris et abattu à bord de son Storch par des chasseurs soviétiques.

▲ Photo officielle de la remise des Épées au *Major* Ihlefeld, qui est alors *Kommodore* de la JG 52. (DR)

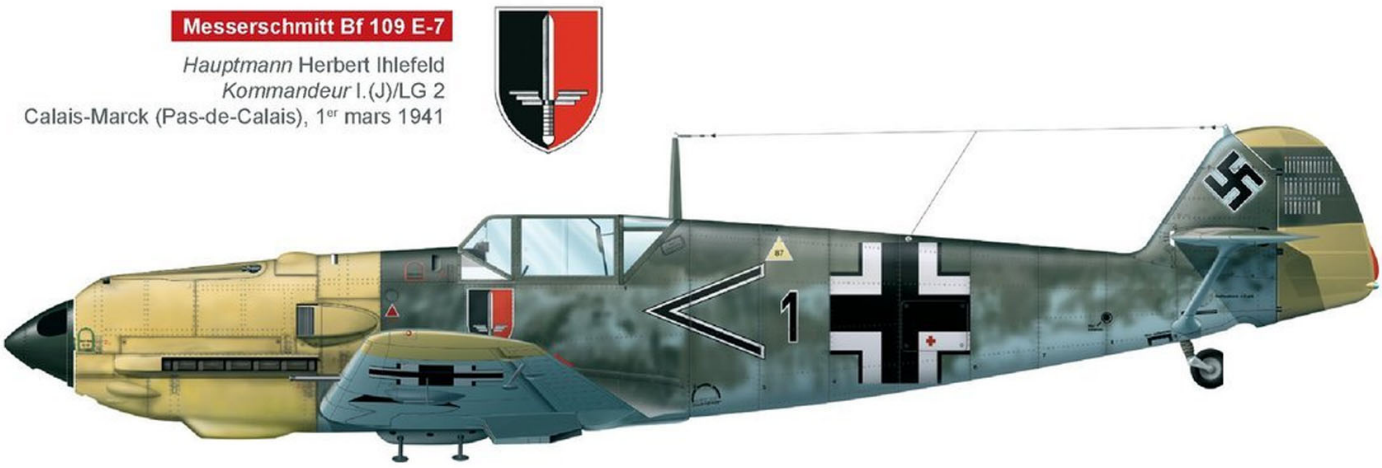
Le *Kommandeur* mettra une année entière pour se remettre de ses blessures.

Le 21 juillet 1943, on le retrouve à la tête de la JG 25, une unité formée pour donner la chasse aux Mosquito évoluant à haute altitude ; l'idée est bonne, mais les résultats ne sont guère probants. *Oberstleutnant* en février 1944, notre homme commande brièvement la JG 11 avant de prendre en compte la JG 1 à la fin mai 1944. Le 12 juillet, les « affaires reprennent », et Ihlefeld revendique trois Spitfire. D'ici à la fin du mois, suivront un Mustang, deux Spitfire, un Lightning et un Lancaster.

[1] Le *Gruppe* devient officiellement le I./JG 77 le 6 janvier 1942.

Messerschmitt Bf 109 E-7

Hauptmann Herbert Ihlefeld
Kommandeur I.(J)/LG 2
Calais-Marck (Pas-de-Calais), 1er mars 1941



Les succès tactiques n'ont cependant aucun effet sur les réalités stratégiques, et les armées allemandes sont enfoncées sur tous les fronts. La JG 1 et son *Kommodore* participent au grand gâchis qu'aura été l'opération « Bodenplatte » ; ce qui vaut à « Ihle » un nouvel atterrissage en catastrophe, près de Rotterdam, son avion ayant été touché... par la Flak, dont les servants n'avaient pas été mis dans le secret de l'attaque.

Les semaines qui suivent sont désastreuses pour la Luftwaffe, qui est exsangue. Et ce ne seront pas les Heinkel He 162 Volksjäger, construits dans les usines souterraines du *Reich* et affectés au I./JG 1 à partir de février 1945, qui y changeront quoi que ce soit ! Lorsque l'inéluctable s'impose en mai 1945, Herbert Ihlefeld est *Oberst*. Fait prisonnier par les Britanniques, il est relâché quelque temps après. « Ihle » s'est éteint le 8 août 1995 en Basse-Saxe.

En plus de 1 000 missions de guerre, il aura abattu 130 machines, dont une cinquantaine sur le front de l'Ouest, incluant plusieurs quadrimoteurs. Cité à plusieurs reprises dans *Der Adler* et ayant fait une couverture de *Signal*, Herbert Ihlefeld représentait le parfait modèle de la réussite militaire pour les propagandistes de Goebbels. ■ YK

▼ Le *Sergeant* Howard Squire, pilote de Spitfire au No. 54 *Squadron*, incarne la 30e victoire d'Ihlefeld (26 février 1941). On voit ici les deux hommes sur les lieux du crash de l'appareil du Britannique. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu).

Günther Lützow

Ritterkreuz mit Schwertern

108 victoires

par Alex Euphrosine

Le tacticien révolutionnaire

Si la chasse allemande a obtenu la maîtrise du ciel de la Pologne à la Russie en passant par la France et l'Angleterre, elle le doit à un homme : Günther Lützow. Celui-ci a ni plus ni moins révolutionné le combat aérien en élaborant une tactique que les Alliés mettront près de cinq ans à copier !

Günther « Franzl » Lützow est né le 4 septembre 1912 à Kiel dans une illustre famille de marins. Malgré ces antécédents, il attrape le virus de l'aviation. Sa mère se souvient qu'un jour de promenade, Günther lui a demandé : « Maman, qu'est-ce qui est le plus haut dans le ciel : un avion ou Dieu ? » Il passe son brevet de pilote de planeur au centre de vol à voile de Rossiten. Contrairement à beaucoup de ses futurs camarades, Lützow n'est pas attiré par la compétition.

Le 5 avril 1931, il entre à la *Deutsche Verkehrsfliegerschule* de Schleißheim, qui sert de couverture à la formation des futurs pilotes militaires. Au sein de la promotion K 31 (*Kameradschaft* 31), Lützow suit les enseignements d'anciens as de l'aviation allemande : Otto Fruhner (27 vict.) et surtout Karl Bolle (36 vict.), dernier commandant de la *Jasta* Boelcke. Dans cette promotion se retrouvent Hannes Trautloft, Wolfgang Falcke et bien d'autres futurs as.

Lützow se révèle être un excellent élément « sous tous les aspects ». Ses aptitudes au commandement sont déjà évidentes, puisqu'il est désigné représentant de classe, bien que n'étant pas le plus ancien de sa promotion. Günther y gagne aussi le surnom de « Franzl ». Diplômes en poche, les anciens de la K 31 quittent Schleißheim le 19 février 1932.

Du 1er mai au 10 septembre 1932, Günther Lützow suit l'entraînement des pilotes de chasse dans l'école clandestine basée à Lipetsk, en Russie. Leur formation militaire achevée et en l'absence d'unité de combat (du fait du Traité de Versailles), les jeunes pilotes sont versés dans la Reichswehr.

À partir du 15 octobre 1932, Lützow est enrôlé pour 12 ans dans le 5e Régiment d'infanterie à Greifswald, dans lequel sert son oncle, Eberhard Kinzel. Pendant un an, il alterne formation d'officier d'infanterie à Dresde et cours de pilotage à Schleißheim. Le 20 septembre 1934, il est diplômé avec le 6e rang sur 140 élèves et est promu *Leutnant*. Son parcours est alors plus difficile à retracer, mais il semble qu'il ait été affecté peu après à la *Reklamestaffel Mittdeustchland des Deutschen Luftsportverbandes*, qui n'est qu'une couverture pour désigner le futur I./JG 132 Richthofen à Döberitz – la plus ancienne unité de chasse de la future Luftwaffe –, commandé par un certain *Major* Robert Ritter von Greim. Devenu *Oberleutnant*, il sera nommé *Adjutant* du groupe le 1er avril ou 1er mai 1936.

Le 26 février 1935, Hitler déchire un peu plus le Traité de Versailles en signant l'acte de naissance de la Luftwaffe. Lützow, Trautloft et consorts rédigent le brouillon du document qui deviendra, deux ans plus tard, le manuel du pilote de chasse : « *Der Jagdflieger in der Ausbildung* », une série d'illustrations dessinées par Trautloft.

[1] Il s'agit des V-3, V-4 et V-5, respectivement immatriculés 6-2, 6-1 et 6-3.

LA GUERRE D'ESPAGNE

Le 4 novembre 1936, Lützow reçoit son ordre de mission pour l'opération « Rügen », nom de code de l'engagement allemand dans la guerre civile espagnole. Quand il arrive à la mi-novembre par la mer à Cadix, 24 transports de troupes déversent 6 500 soldats de la Wehrmacht, 24 avions de chasse He 51, 28 bombardiers, des pièces de *Flak* et trois prototypes du Bf 109. Dans les semaines qui suivent, le groupe de chasse J/88 est structuré en trois *Staffeln*. Les pilotes allemands constatent avec amertume que leurs He 51 sont surclassés par les appareils soviétiques.

Après un court séjour à l'hôpital pour infection virale, le 4 janvier 1937, Franzl effectue sa première mission de guerre : la 2. J/88 doit escorter des bombardiers au-dessus de la banlieue de Madrid. Son premier retour d'expérience le préoccupe : les Ratas ont surgi de nulle part, les Allemands ont été surpris. L'attention des pilotes est focalisée sur la tenue stricte de la formation serrée avec le leader.

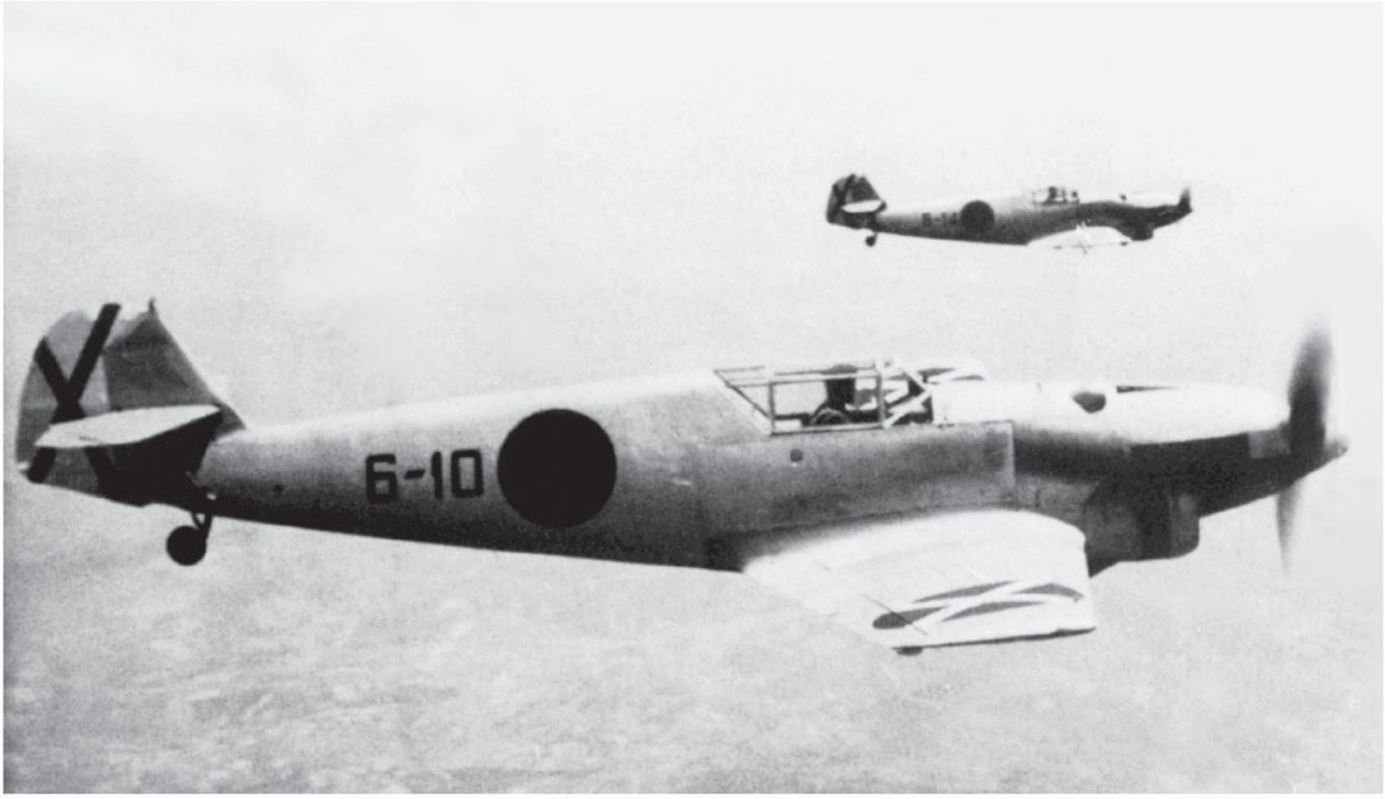
Pas trop le temps de tergiverser, le nouveau commandant de la Legion Condor (le nom officiel du détachement militaire allemand), l'*Oberst* Wolfram von Richthofen, arrive avec pour mission d'organiser la participation de la Légion à la prise de Madrid. Victime d'une rechute, Lützow retourne à l'hôpital.

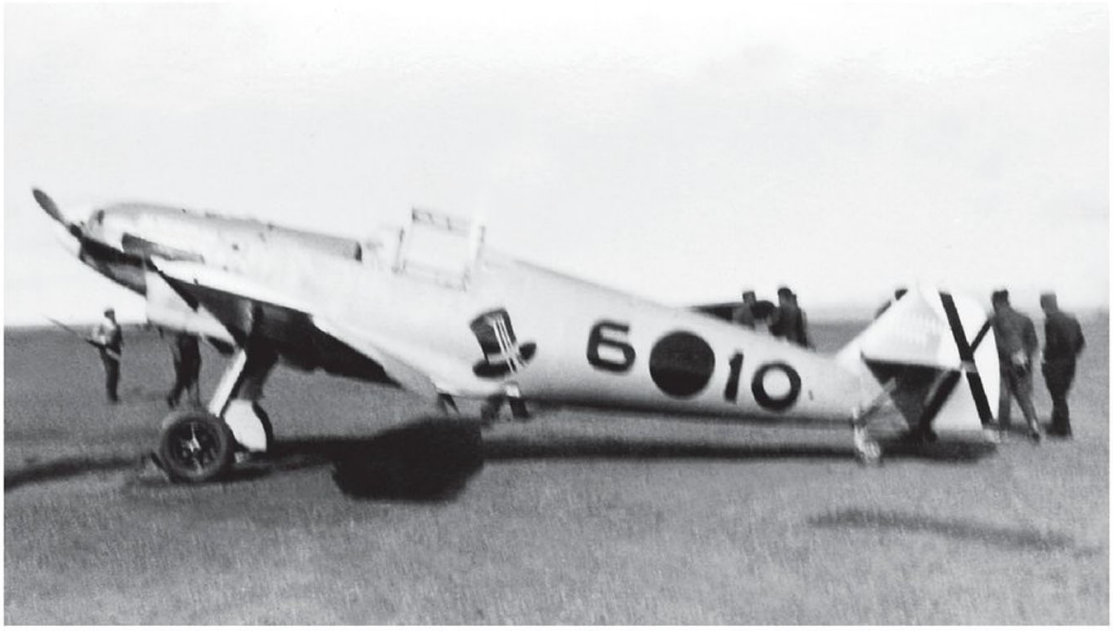
À sa sortie, il est détaché comme *Waffenoffizier* à la 3. J/88. Il est prévu qu'il succède au *Hauptmann* Siegfried Lehmann à la tête de la 2. J/88 quand celui-ci sera relevé. Le 9 mars 1937, Franzl s'envole donc vers Almorox pour en prendre le commandement. L'évènement est d'importance, l'unité reçoit ce même jour le premier des trois prototypes du Messerschmitt Bf 109 [1]. Lehmann est un peu inquiet de laisser son unité à un novice, même très doué, alors que Douglas Pitcairn et Harro Harder la quittent également. Cela dit, l'unité est bien entraînée.

La première *Kette* de Bf 109 effectue une première mission cinq jours plus tard. Le 18 mars, Lützow escorte les 109 à bord de son He 51. Il constate que le 109 ne peut pas assumer le même rôle que le He 51. Celui-ci, un biplan plutôt lent, avec une bonne visibilité vers le bas, est mieux adapté au rôle d'appui au sol. Le Messerschmitt, plus rapide et plus délicat, n'est pas équipé pour larguer des bombes ; de toute façon, ses deux mitrailleuses sont inadaptées à l'appui air-sol et le cantonnent au rôle d'escorte. Le *Kommandeur* du J/88, le *Hauptmann* Hubertus Merhart von Bernegg, décide de confiner les He 51 au rôle d'appui au sol, les Bf 109 devant être chargés de l'escorte des bombardiers.

◣ Retour de mission du *Major* Günther Lützow, *Kommodore* JG 3, sur le front de l'Est à l'été 1941, en pleine opération « Barbarossa ». (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

▼ Le Bf 109 B-1 « 6-10 » habituellement piloté par l'*Oberleutnant* Günther Lützow quand il commandait l'escadrille 2. J/88 de la Legion Condor. (EN-Archives)





▶ Le même appareil que la page précédente après adoption sur la cocarde de fuselage nationaliste espagnole de l'emblème du chapeau haut de forme. Il porte quatorze barres blanches sur la dérive, qui sont certainement l'addition des victoires remportées par les différents pilotes qui se sont succédé à ses commandes, parmi lesquels, outre Lützow (5 vict.), les *Unteroffiziere* Ernst Mratzek (1 vict.) et Adolf-Johann Buhl (1 vict.). L'appareil, baptisé ALTERTUM (antiquité), sera cédé à l'aviation espagnole après la fin de la guerre civile – il était encore en état de vol en 1944 ! (EN-Archives)

Dans l'après-midi du 6 avril 1937, Günther est crédité de la première victoire confirmée du Bf 109 en combat aérien sur un I-15 Chato républicain. Deux jours plus tard, il est rappelé en Allemagne officiellement pour raison de santé ; en fait, il doit se présenter au ministère de l'Air pour faire un rapport sur la situation. Günther rédige plusieurs comptes rendus, en particulier sur l'emploi opérationnel du Bf 109, dont la synthèse servira aux unités métropolitaines équipées de ce chasseur.

Günther Lützow et ses adjoints, dont le *Hauptmann* Lothar Von Janson, ont distingué deux problématiques : la formation à adopter avant et après le combat (*Verbandsfliegen*) et celle à utiliser pendant le combat (*Gefechtsfliegen*). La première nécessite de conserver une certaine cohésion, ainsi que l'explique Lützow lui-même : « Chaque matin : exercice pour la *Staffel*, le capitaine v. Janson dirige la formation de 9 Bf 109 ; je vole sur la dixième machine et observe la manœuvre. Les *Ketten* [2] virent laborieusement. On devrait gagner du temps dans les virages ! »

Lützow propose que les ailiers se croisent au-dessus ou en dessous du leader qui vire ; la manœuvre reste délicate et impraticable en combat. Pour le second problème (la formation au combat), l'idée s'impose que ce qu'un pilote seul ne réussit pas, deux le peuvent en coordonnant leur action. Mais que faire du troisième membre de la *Kette* ? La réponse est à la fois simple et logique : les quatre pilotes orphelins des quatre *Ketten* vont constituer deux *Rotten* (paires) supplémentaires sans rien changer à l'effectif global de la *Schwarm*.

À partir du printemps 1937, Günther Lützow et la 2. J/88 adoptent régulièrement la formation tactique traditionnelle de 4 *Ketten* à 3 avions pour passer à 6 *Rotten* de 2 appareils. Deux *Rotten* forment une *Schwarm* (section) et 3 *Schwärme* une *Staffel* (escadrille). À cette époque, Werner Mölders n'est pas encore en Espagne, mais à son arrivée à la tête de la 3. J/88 en mai 1938, il adopte les idées de Lützow et résout la problématique de la *Verbandsfliegen* en mettant au point le virage tactique, ainsi que la disposition en quatre doigts de la main. Il sera aidé par l'arrivée du Bf 109 E-1 équipé d'une radio de bord et d'un collimateur Revi à réflecteur.

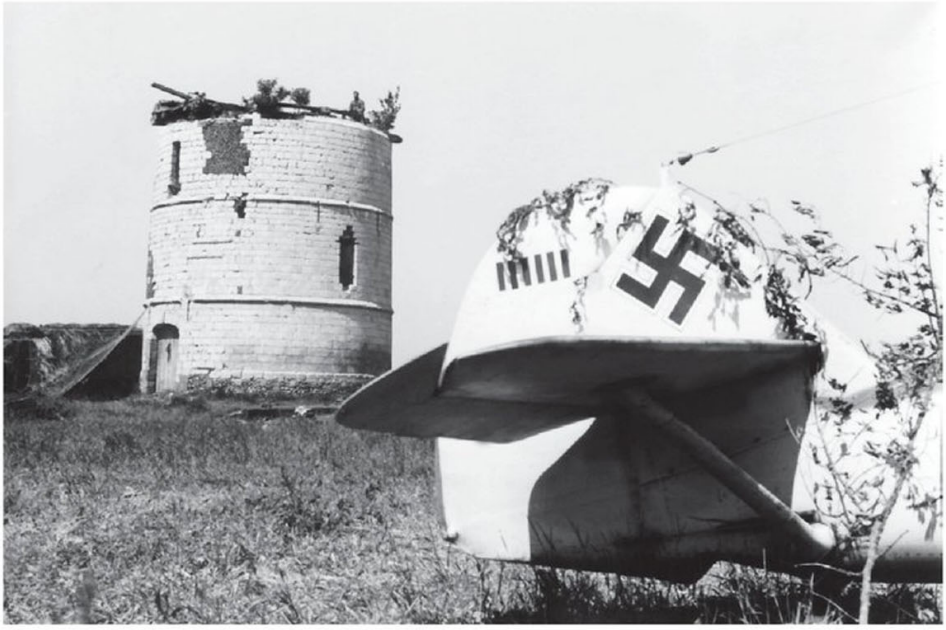
Lützow repart pour Vitoria le 29 avril 1937. Les 109 sont toujours en manque de victoires. Le remplaçant de Lützow, le *Staka* (par intérim) Lothar von Janson, a innové compte tenu de l'inefficacité des *Ketten* pour protéger les raids de bombardiers. Sur un effectif de sept Messerschmitt disponibles, une *Kette* sert de guide devant la formation de bombardiers. Les autres chasseurs sont répartis en deux *Rotten*, l'écartement entre les avions est aussi augmenté. Lützow poursuit les expériences, mais n'arrive pas à trouver la bonne formule. Les appareils sont disposés en ligne de front, en colonne, en échelon refusé, mais aucune de ces formations n'est satisfaisante. Dès que le combat aérien commence, toute cohérence disparaît ; de plus, le 109, compte tenu de ses caractéristiques, de sa puissance mais aussi de sa moindre manœuvrabilité par rapport à un biplan, a besoin de davantage d'espace pour évoluer et peut utiliser le plan vertical en dégradant moins son énergie. Il est supérieur au Mosca (I-16) en vitesse pure, que ce soit en vol horizontal ou dans le plan vertical, mais il est rapidement en difficulté en combat tournoyant.

[2] *Kette* (au pluriel *Ketten*) : formation de base de l'aviation allemande à trois appareils.

[3] Selon certaines informations, il aurait fait partie du *Stab* FIGr. 40, formé en juillet 1938 en prévision d'éventuelles réactions internationales à l'invasion des Sudètes.

Messerschmitt Bf 109 B-1

Oberleutnant Günther Lützow
Vitoria (Espagne), avril 1937



Le 22 mai 1937, Günther Lützow obtient son deuxième succès : un I-15 Chato à l'est de Guernica. Il faut noter que, à cette occasion, son carnet de bord précise qu'il mène la *Kette* en tête du dispositif. Une troisième victoire suit six jours plus tard.
À l'été, la 2. J/88 reçoit des Bf 109 B-1 avec hélice à pas variable ; ils auraient dû être armés d'une troisième mitrailleuse dans l'axe, mais celle-ci ne sera pas montée, car trop sensible aux vibrations du moteur. Lützow abat sa quatrième victime, un I-15 Chato, le 18 août, puis obtient, le 22, sa cinquième et dernière victoire espagnole. Le 14 septembre 1937, son tour d'opérations en Espagne est terminé ; il est promu *Hauptmann* le 16 octobre.

LE THÉORICIEN

Après l'Anschluss, le *Generalmajor Dr.-Ing.* Wolfram von Richthofen, qui commande toujours la Legion Condor, est chargé par Hermann Göring de constituer un groupe de travail interarmes. Cet aréopage, composé d'officiers représentant chaque branche des forces armées de la Heer, doit synthétiser le retour d'expérience de la Legion Condor pendant la guerre d'Espagne. Lützow est désigné pour traiter les combats aériens. Il a alors 25 ans, l'âge d'Oswald Boelcke quand celui-ci a rédigé les fameux « Dictkats Boelcke ».
« L'analyse de l'opération "Rügen" a montré que les avions de chasse ont une influence décisive sur le combat aérien. L'idée suivant laquelle les avions de combat modernes et les avions de reconnaissance sont forcément aussi rapides que les avions de chasse, et donc que l'emploi de chasseurs est inutile, est fausse. Un chasseur monomoteur sera toujours supérieur à un avion plus lourd s'il n'est pas dépassé techniquement. L'avion de chasse est limité par son autonomie. L'attaquant doit toujours prendre l'initiative. Le chasseur doit être rapide. Meilleures sont les vitesses ascensionnelle et horizontale, meilleure sera la capacité défensive. Ce prérequis doit être prioritaire par rapport à un armement puissant ou une grande manœuvrabilité. »
Après la dissolution du groupe de travail, le 1er août 1938, Günther Lützow part à Jüterborg prendre le commandement de la 5./JG 132 [3]. Le 1er novembre 1938, il intègre l'école de chasse (JFS) nouvellement créée à Werneuchen en tant que directeur d'Académie sous le commandement du *Major* Theodor Osterkamp. Il ne peut cependant pas former ses élèves aux nouvelles tactiques faute de temps : il faut sortir un maximum de pilotes de chasse compte tenu de la guerre qui approche. Selon les témoignages laissés à sa veuve, Lützow est extrêmement apprécié et proche de ses élèves. Il se lie d'amitié avec l'*Oberleutnant* Wolf-Dietrich Wilcke, dit « Le Prince » (162 victoires, abattu par des Mustang en mars 1944).
Le 6 juin 1939, la Legion Condor se retire d'Espagne. Une gigantesque parade à Berlin est l'occasion de la remise de décorations. Günther Lützow est l'un des 28 récipiendaires de la *Spanienkreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten*.

DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE

Après la déclaration de guerre, Osterkamp propose à Lützow de rester à la tête de l'Académie de chasse, mais brûlant de prendre un commandement opérationnel à 27 ans, ce dernier accepte le poste de *Gruppenkommandeur* du I./JG 3 le 3 novembre 1939.

◀ & ◤ Le Bf 109 E-4 (WNr. 1433) de Günther Lützow, *Kommandeur* I./JG 3, sur le terrain de campagne aménagé près de la ferme de Montecouvez, commune de Crévecœur-sur-Escaut (Nord), que le groupe occupe entre le 24 mai et le 4 juin 1940. On distingue les marques de fonction (chevron-triangle), l'insigne du « Tatzelwurm » (ver à pattes, créature légendaire du folklore alpin – probablement vert, couleur du *Gruppenstab*) sur le capot et les six victoires peintes sur le gouvernail (score atteint par Lützow le 31 mai). En arrière-plan, les restes du moulin de Villers-Outréaux, proche de la ferme de Montecouvez. (PK)

▶ Visite surprise d'Adolf Hitler au front le jour de Noël 1940. Le *Führer* est accueilli au PC de la JG 3 à Desvres par un Günther Lützow apparemment tétanisé ! Pour l'occasion, il a sorti toutes ses décorations, dont la *Spanienkreuz in Gold mit Brillanten und Schwertern* et même son brassard de la « Geschwader Richthofen » que son passage à la JG 132 l'autorisait à porter. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

◀ Le *Kommodore* de la JG 3 (à droite) écoute attentivement le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar, *Kommandeur* III./JG 3, raconter son dernier combat. La queue de l'appareil de Balthasar est ornée de 29 flèches pointant vers le haut (victoires aériennes) et 10 pointant vers le bas (avions ennemis détruits au sol), ce qui permet de dater la photo peu après le 29 octobre 1940, quand le *Stab* et le III./JG 3 partageaient le terrain de Desvres (Pas-de-Calais). (PK)

L'unité, basée à Zerbst, puis Bonn-Hangelar, est essentiellement affectée à la défense du *Reich* et ne participe pas aux opérations avant mai 1940. À la veille de l'attaque dans les Ardennes, le I./JG 3 est affecté au *Heeresgruppe* A de Rundstedt. Du 13 au 17 mai, le *Gruppe* revendique 35 victoires lors d'offensives des Alliés pour endiguer le franchissement de la Meuse. Lorsque cessent les combats en France, le I./JG 3 est crédité de 89 victoires pour 6 pilotes tués et un blessé, et 14 appareils détruits en six semaines d'opérations. La disponibilité en matériel n'est jamais descendue en dessous de 50 %, et 67 % pour le personnel, malgré les déménagements successifs sur 16 aérodromes, le *Gruppenkommandeur* Lützow a été économe de ses hommes et de son matériel. Il enregistre 9 victoires en 64 sorties, dont son premier doublé de la Seconde Guerre mondiale le 14 mai 1940, quand il abat deux Curtiss Hawk 75 français près de Dinan. Second au palmarès de l'unité derrière l'*Oberleutnant* Lothar Keller (10 vic.), il reçoit la Croix de fer de 1re classe. Les engagements de mai-juin confortent Lützow : « Il faut toujours avoir la supériorité numérique sur l'adversaire. L'ennemi est très bon sur le plan aéronautique. Ses tactiques sont cependant médiocres. Les Anglais sont même moins forts que les Français. [...] Les avions ennemis sont apparemment meilleurs en combat tournoyant. Le Me 109 tire sa supériorité de sa meilleure vitesse horizontale et ascensionnelle. »

Après quelques jours de congé, Lützow reprend la tête de la I./JG 3 en juillet. Le 16 août, il revendique un Spitfire.

Le 21 août 1940, Franzl est nommé *Kommodore* de la JG 3. Il enregistre 8 victoires pendant les combats aériens au-dessus de l'Angleterre. Il est décoré de la *Ritterkreuz* le 18 septembre. En février 1941, le *Stab*/JG 3 est déplacé à Mannheim-Sandhofen, en Allemagne, pour récupérer. Il reçoit les nouveaux Bf 109 F-2 avant de retourner sur le front le 4 mai 1941 ; le 8 juin, il quitte Saint-Pol-Brias pour un court séjour à Breslau (Wroclaw) avant de rejoindre son futur terrain de campagne : Hostynne-Zamosc, à moins de 50 km de la frontière ukrainienne.

Lützow commande la JG 3 pendant la totalité de l'opération « Barbarossa ». Le 17 juillet 1941, il revendique sa 40e victoire, qui lui vaut les Feuilles de chêne (n° 27) remises le 20 juillet. Le 23 septembre, il est abattu par la DCA et fait un atterrissage forcé derrière les lignes ennemies ; il réussit à rentrer sans encombre.

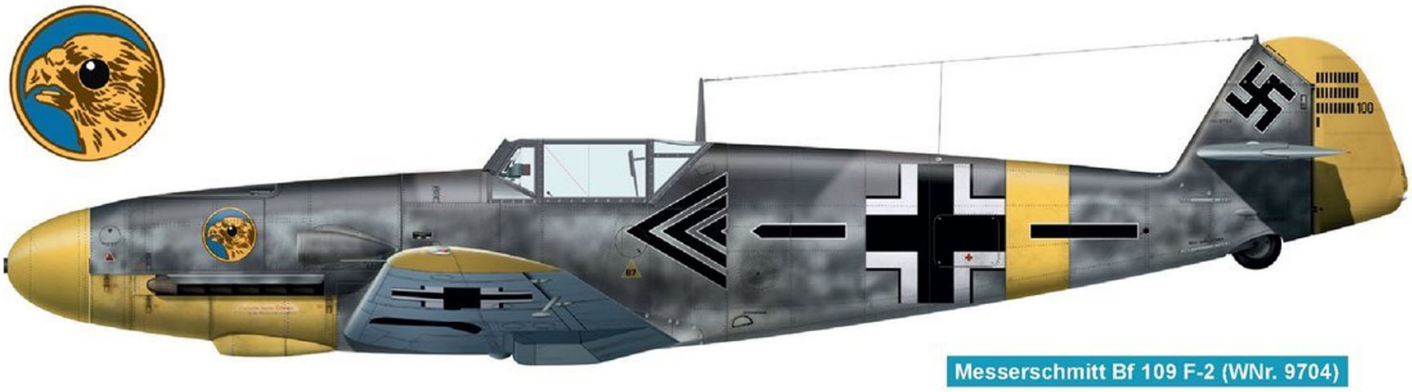
Messerschmitt Bf 109 E-4 (WNr. 1433)

Hauptmann Günther Lützow
Kommandeur I./JG 3
Colembert (Pas-de-Calais), fin août 1940

▶ Günther Lützow ne semble guère plus détendu de recevoir le *General der Flieger* Robert Ritter von Greim, commandant le V. *Fliegerkorps*, probablement venu lui remettre les Feuilles de chêne, cérémonie qui aura lieu le 20 juillet 1941 à Berditchev (Ukraine) ; pour cette occasion, il ne porte que sa *Ritterkreuz*. À gauche, le *Hauptmann* Walter Oesau, *Kommandeur* III./JG 3, qui arbore les Feuilles de chêne depuis le 6 février 1941.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

▲ Günther Lützow, de retour d'une mission à Berditchev (Ukraine) en juillet 1941, reprend possession de son *Abschußstock* – un bâton sur lequel chacune de ses victoires a été gravée. Cette tradition, alors très répandue chez les as de la Luftwaffe à cette époque, se perdra après les revers militaires de 1943.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

▶ L'un des Bf 109 F-2 (WNr. 5742 ou 9624) du *Kommodore* de la JG 3 quelque part sur le front de l'Est à l'été 1941. L'appareil portait le dessous du capot, le gouvernail et l'extrémité des intrados peints en jaune, une étroite bande jaune entourait le fuselage arrière, et les victoires n'étaient pas représentées.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)



Messerschmitt Bf 109 F-2 (WNr. 9704)

Cet appareil a été cédé à la JG 51 après le retrait du front du Stab/JG 3 le 8 novembre 1941. Si l'insigne de cette escadre a été peint sur le capot, les décorations du précédent propriétaire ont été conservées.

Major Günther Lützow
Kommodore JG 3
Maloyaroslavets (Russie), novembre 1941

En octobre, il est crédité de 29 victoires, dont cinq Pe-2 et DB-3 soviétiques abattus le 8. Il est le quatrième soldat de la Wehrmacht à être décoré des Glaives, le 11 octobre 1941, après sa 92e victoire. Il devient le second as à atteindre les 100 victoires quand il abat trois chasseurs soviétiques dans la région de Moscou le 24 octobre, qui portent son palmarès à 101 succès. Lützow, promu *Oberstleutnant* (29.10.41), est aussitôt assigné au sol sur ordre de Göring.
Le 4 novembre, il ramène le Stab/JG 3 en Allemagne sur le terrain de Wiesbaden-Erbenheim pour que l'unité récupère et se rééquipe. Le 19 mai 1942, c'est le retour au front, à Kharkov (Rogan-Ost). Le *Geschwaderstab*, qui chapeaute les trois *Gruppen* de la JG 3 plus les I./JG 52 et I./JG 53, participe aux opérations dans le secteur Sud, puis de la Crimée à Stalingrad. Lützow ajoute une ultime victoire à son palmarès en abattant un I-16 le 21 mai 1942 (107e succès en y incluant ceux remportés en Espagne).

EN ÉTAT-MAJOR

Le 11 août 1942, Lützow cède son commandement à son grand ami, le *Major* Wolf-Dietrich Wilcke. Il est muté à l'état-major du *General der Jagdflieger* pour prendre le poste d'*Inspekteur der Tagjagd* pour le front de l'Est. Il est promu *Oberst* le 1er avril 1943.
En juillet 1943, il devient *Inspekteur der Jagdflieger West und Süd*, poste qu'il cumule avec celui de *Jagdabschnittsführer Italien*, pour lequel il installe son PC à Naples. Il commande ensuite la 1. *Jagddivision* basée à Döberitz du 15 septembre au 23 mars 1944, assumant le commandement général pour les opérations de la chasse diurne et de nuit sur le nord de l'Allemagne, la Hollande et la Belgique. En janvier 1944, il commande la 4. *Fliegerschuldivision*, basée à Strasbourg, où il est responsable de l'entraînement des nouveaux pilotes de chasse.
Lützow devient le principal artisan de la mutinerie des pilotes de chasse qui éclate début janvier 1945 [4]. Après l'avoir publiquement menacé du peloton d'exécution, Göring adoucit sa sentence en l'exilant en Italie comme *Jagdfliegerführer Oberitalien*, avec l'interdiction formelle d'avoir le moindre contact avec ses anciens amis. Quand Galland est autorisé à former son escadrille sur Me 262 – la fameuse JV 44 –, Göring lui signifie que Lützow est « immédiatement disponible ».
Ce dernier devient « la-*Chef Offizier zbV* », c'est-à-dire officier des opérations. Il n'en participe pas moins aux missions et revendique deux victoires sur Me 262, un quadrimoteur à une date inconnue et un B-26 le 24 avril 1945 – ses 109e et 110e succès (toutes campagnes confondues). Toutefois, lors de ce dernier combat, il est porté disparu dans des circonstances encore mystérieuses.
Des recherches menées après la guerre confirmeront l'écrasement d'un chasseur à réaction près de Donauwörth, dans un champ en friche entre le quartier du Parkstadt et le Kalvarienberg [5].

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 6 (octobre 2008) et 45 (février 2015).

[5] Matraquée par les Américains les 19 et 21 avril, Donauwörth était pratiquement déserte. Seuls quelques employés d'une usine Messerschmitt ont vu le « crash » et l'ont signalé aux autorités, mais aucune suite ne semble avoir été donnée.

◀ Le *General der Jagdflieger* Adolf Galland (à droite) étudie avec le *Jagdabschnittsführer Italien* Günther Lützow une carte détaillant le sud de l'Italie et le nord de la Sicile, ce qui laisse à penser que cette visite est destinée à organiser la défense de ce secteur alors que les Alliés se préparent à débarquer en Sicile (opération « Husky ») le 10 juillet 1943. Dès l'arrivée de Lützow au sein de l'état-major de Galland, les deux hommes noueront des relations amicales très fortes, qui amèneront Franzl à prendre fait et cause pour son chef lors de la fameuse « fronde des *Kommodores* ». (PK)

▲ L'*Oberst* Johannes Steinhoff (à gauche), *Einsatzchef*, et l'*Oberst* Günther Lützow, la-*Chef Offizier zbV*, discutent à l'extérieur de la salle d'opérations de la JV 44 à Munich-Riem. Au vu de leur habillement, on en déduit que le printemps 1945 s'est fait désirer. (EN-Archives)

Il est incontestable qu'il s'agit de celui de Lützow, mais que lui est-il arrivé ? Les circonstances de la victoire créditée conjointement aux *Captain* Jerry G. Mast et *2nd Lieutenant* William H. Myers du 365th *Fighter Group* collent assez mal aux témoignages des autres pilotes allemands. L'*Oberst* Johannes Steinhoff, *Einsatzchef* de la JV 44, donnera son explication :

« On ne peut pas exclure le fait qu'il ait été descendu. Qu'il ait accepté un combat alors qu'il était seul est en revanche bien peu probable. Mais Lützow connaissait mal le Me 262. Il m'est arrivé de l'inspecter, et, dès le début, j'ai eu le sentiment qu'il était mal à l'aise. Il n'avait pas combattu depuis longtemps – plus de deux ans ! Lützow n'aimait pas le Me 262 ; a-t-il commis une erreur ? »

Le choc est très rude pour Galland, qui, cependant, ne partage pas l'avis de Steinhoff :

« Franzl était devenu un ami intime pendant ces dernières semaines. Je m'en souviendrai toujours comme d'un exemple exceptionnel pour les pilotes de chasse allemands : droit, courageux et amical. Après avoir surmonté quelques problèmes au départ, piloter le Me 262 en opération était devenu sa dernière grande passion. »

Günther Lützow passera à la postérité comme l'homme qui a révolutionné le combat aérien en abandonnant la base ternaire pour une base binaire – et même quaternaire (l'ancêtre du *Finger four* britannique, qui ne sera adopté par la RAF qu'au milieu de l'année 1941 – soit quatre ans plus tard !). Mais il a été bien plus que cela. Tous ceux qui l'ont côtoyé, subalternes comme supérieurs, ont apprécié son talent de pilote de chasse hors pair, ses qualités humaines et sa loyauté à toute épreuve. Même Hermann Göring n'y sera pas insensible, en commuant la peine de mort dont il l'avait menacé en un simple exil avant de lui donner une chance de rachat, qui, malheureusement, s'achèvera d'une manière tragique. ■

▼ La dernière photo connue de l'*Oberst* Günther Lützow. On le voit marcher, pensif, en compagnie de son chef d'escadrille, le *Generalleutnant* Adolf Galland, quelques jours avant sa disparition le 24 avril 1945. (EN-Archives)

Hans-Joachim Marseille

Ritterkreuz mit Brillanten

158 victoires

par C.J. Ehrengardt

L'étoile d'Afrique

L'intendant du poste de Derna daigne enfin lever la tête. En apercevant la silhouette frêle et longiligne de l'aspirant qui semble manifester une certaine impatience, il sent l'énervement le gagner. L'autre lui tend un carnet sous le nez.

- Je voudrais toucher ma solde, s'il vous plaît.

L'intendant lui arrache le carnet des mains et tourne les pages pour s'assurer que l'aspirant ne l'a pas déjà perçue ailleurs. Il n'a pas confiance. D'abord, ce type-là, il ne l'a jamais vu, et puis il a une drôle de dégaine. Un aviateur avec les cheveux longs ! Il croyait qu'il n'y avait que chez les « Ritals » que ces planqués se donnaient des allures de bonnes femmes. Rien à dire, le carnet est à jour. Sans un mot, l'intendant sort de sa cassette une poignée de Reichsmark qu'il pose sur la table. Pendant que l'aspirant fait disparaître les billets dans sa poche, l'intendant s'apprête à inscrire la transaction sur le carnet.

- Non, pas sur cette page, intervient l'aspirant.

- Et pourquoi donc ?, demande l'intendant manifestement agacé.

- Parce que c'est la page réservée aux décorations.

En effet, l'intendant remarque la mention de la remise de la Croix de fer de première classe. Il éclate de rire.

- Parce que tu crois que t'auras un jour la Croix de chevalier ?

- Mais, bien sûr !, rétorque l'aspirant avec un aplomb qui déconcerte son interlocuteur.

- C'est quoi ton nom, que j'm'en souvienne quand tu s'ras un héros ?, lance-t-il, railleur.

- Marseille. Hans-Joachim Marseille.

L'histoire de Hans-Joachim Marseille se confond en grande partie avec celle de la guerre aérienne dans le désert. Cet individualiste forcené trouve sur ce théâtre d'opérations des conditions sans égales pour mettre en œuvre des théories qui n'appartiennent qu'à lui et pour imposer une personnalité qui est loin de faire l'unanimité parmi ses supérieurs hiérarchiques.

Plus qu'un individualiste, Marseille est un marginal. Il est de la race des Beurling, des Warburton, et, comme eux, il aurait eu beaucoup de mal à trouver sa place dans la vie civile. Il naît le 13 décembre 1919 dans la banlieue de Berlin. Son père, général et héros de la Grande Guerre, et sa mère divorcent peu de temps après sa naissance, et « Jochen » ne fait connaissance de son géniteur que pendant son service militaire. À 18 ans, il s'engage dans la Luftwaffe.

Ses 58 kg tout mouillé et sa longue silhouette dégingandée ne semblent pas en faire une recrue de premier choix. Très maigre, très blond, il impose une certaine personnalité au travers d'un regard clair et perçant. Dès sa période d'instruction, il se fait remarquer par ses frasques. Un jour, pris d'une subite envie, Marseille se pose avec son biplan d'entraînement sur une voie d'autoroute, court se soulager dans un buisson et repart sous les injures d'une bonne cinquantaine d'automobilistes.

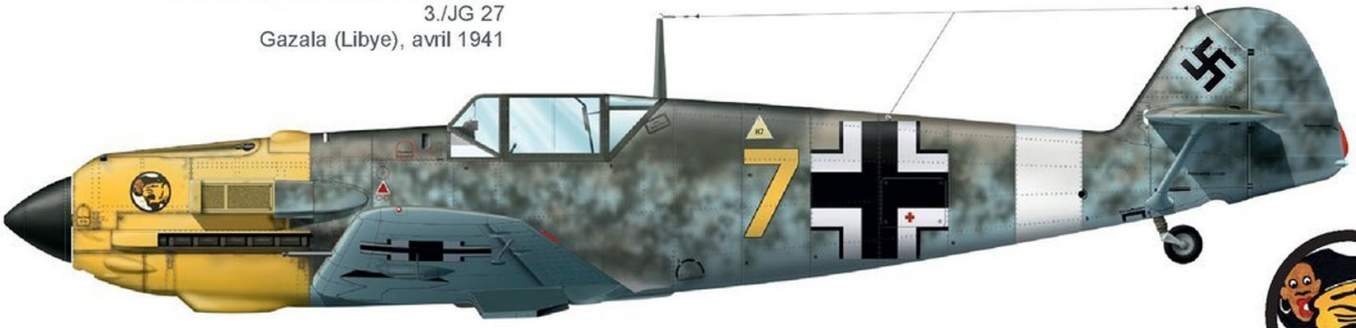
Malgré le nombre d'appréciations peu flatteuses sur son comportement, Marseille rejoint le I.(J)/LG 2 le 10 août 1940 avec le grade de *Fähnrich* (aspirant) ; il remporte sa première victoire le 14 août. Il va ainsi obtenir quatre victoires en… cinq missions ! Puis, il est muté à la 4./JG 52 le 6 septembre. En huit semaines de combat, il revendique sept victoires, mais à quel prix : « Pour mes sept victoires remportées au-dessus de la Manche, j'ai été abattu à trois reprises. Chaque fois, j'ai réussi avec beaucoup de mal à me poser en catastrophe. Et toujours au même endroit, près du cap Gris-Nez. Le plus drôle, c'est qu'à chaque fois, je suis tombé sur le même chirurgien de l'armée, et la troisième fois, je crois bien qu'il a hésité à m'examiner. […] On aurait certainement pu croire que je le faisais exprès. »

L'attitude du jeune Hans-Joachim fait l'unanimité contre lui. Ses supérieurs désapprouvent son individualisme au combat, son indiscipline et ses nombreuses entorses au règlement. Ses camarades lui reprochent de demeurer en silence dans son coin et de refuser toutes les distractions en leur compagnie. S'il reçoit la Croix de fer de 1re classe des mains de Göring en septembre 1940, il sait très bien qu'il doit cet honneur davantage à la position de son père qu'à ses propres exploits. Par dérision, Marseille se définit comme « le plus vieil aspirant de la Luftwaffe ».

▶ Ce tout jeune *Fähnrich* au regard enjôleur, du nom de Hans-Joachim Marseille, arrive à la 4./JG 52 début septembre 1940, précédé par une peu flatteuse réputation et un livret militaire aux annotations chargées. Il n'y reste que trois mois avant d'être transféré au I./JG 27, où son destin l'attend. (ww2images.com)

Messerschmitt Bf 109 E-7/Trop (WNr. 5160)

Oberfähnrich Hans-Joachim Marseille
3./JG 27
Gazala (Libye), avril 1941



La JG 52 finit par s'en débarrasser, et, en janvier 1941, « Jochen » rejoint la 3./JG 27, une escadrille commandée par l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth, dont la tenue vestimentaire, la mentalité, le sens de la discipline sont aux antipodes de ceux de Marseille. Il va lui mener la vie dure jusqu'à ce qu'un événement déterminant se produise dans la vie de ces deux hommes et de toute l'escadrille : le I./JG 27 est transféré en Libye. Sur ce théâtre d'opérations où tout est nouveau, tout est à apprendre, à créer, les mentalités vont évoluer vers une plus grande tolérance. Les pilotes se retrouvent à des centaines de kilomètres de toute civilisation, livrés à eux-mêmes dans une région inhospitalière, où les conditions de vie restent précaires. Les combats aériens ne ressemblent en rien à ceux qui se déroulent au-dessus de la Manche. Tout est différent : le nombre d'avions, l'altitude très basse des combats et les tactiques. Marseille se voit enfin offrir ce qui lui a toujours été refusé en Europe : la liberté d'action. Sans contraintes, il va pouvoir prouver que ses conceptions sont les bonnes. Sa technique de pilotage, sa science innée du tir en virage serré, couplées à une acuité visuelle au-dessus de la moyenne, vont faire de lui, en quelques mois, l'as incontesté de la Luftwaffe – l'Étoile d'Afrique. Il ne sera pas seulement l'un des meilleurs as allemands, il sera, selon toute vraisemblance, le plus grand pilote de chasse de la Seconde Guerre mondiale, tous pays et tous fronts confondus.

Marchant seul dans le désert pendant des heures, il met soigneusement au point sa technique de combat. Il a désormais acquis une maîtrise absolue de son Bf 109, avec lequel il réussit des virages serrés en montée à une vitesse supérieure à celle de n'importe quel autre pilote ami ou ennemi. Il travaille surtout sa visée en correction maximale au cours des combats tournoyants. Il est ainsi capable de changer d'objectif en quelques secondes, parvenant à tirer sur plusieurs avions ennemis en une seule passe. Ses équipiers sont tellement émerveillés par sa technique que, parfois, certains rompent l'engagement pour l'admirer en action. Beaucoup s'y essaieront, aucun n'y parviendra. Un seul pilote allié réussira à peu près aussi bien que Marseille : l'Australien Clive « Killer » Caldwell.

Pendant plus d'un an, Reiner Pöttgen sera l'un des plus fidèles *Kaczmarek* (numéro deux) de Marseille, protégeant les arrières de son as de leader comme une mère-poule. Il assistera aux premières loges à une bonne centaine de victoires de « Jochen ».

▼ Portrait de l'*Oberleutnant* Hans-Joachim Marseille après la remise des épées à sa *Ritterkreuz*, le 18 juin 1942, pour sa centième victoire aérienne homologuée. (US NARA)

▲ Le *Leutnant* Hans-Joachim Marseille photographié dans son Bf 109 F-4/Trop WNr. 10059, au retour de la mission qui lui a permis de revendiquer ses 59e et 60e victoires, le 16 mai 1942. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu).

Mais, comme la plupart des pilotes relégués au rôle d'ailier, il devra attendre plus de 100 missions avant de remporter sa première victoire personnelle. Toutefois, il n'en éprouvera aucune amertume : la gloire de son chef retombait sur toute l'escadrille et sur lui-même. L'identification de l'escadrille à son as était totale. Friedrich Körner, alors *Oberleutnant* au I./JG 27, donne quelques éclaircissements :

« La raison de l'énorme différence entre le grand nombre de victoires remportées par la chasse allemande et le faible nombre de pilotes victorieux tient probablement au fait que certains pilotes de la JG 27 étaient des individualistes forcenés. En raison de leurs succès, ils étaient protégés par leurs chefs et n'avaient aucune peine à devenir de grands as. Les nouveaux devaient surmonter beaucoup de difficultés jusqu'à ce qu'ils puissent prouver leur valeur, malgré l'opposition des "vieux loups". Une escadrille de chasse était un sujet intéressant pour une étude sociologique ; on y rencontrait des chefs d'escadrille dont la devise était : "*Il n'y en a qu'un qui a le droit d'abattre des avions ennemis, ici – c'est moi !*" »

Rudolf Sinner, en 1942 officier technique du II./JG 27, apporte une autre perspective [1] :

« La guerre aérienne en Afrique favorisait les as au plus haut degré. Les ailiers, *Kaczmarek* ou n° 2, n'avaient que peu de chances de remporter des victoires. La majorité des victoires remportées par la chasse allemande était le résultat d'attaques surprises au cours desquelles, généralement, seul le leader de la formation était en mesure d'ouvrir le feu. De telles attaques, semblables à celles de l'épervier, étaient rarement suivies d'un combat tournoyant parce que leur maniabilité et leur nombre trois fois supérieur au nôtre rendaient les chasseurs britanniques difficiles à engager.[...]

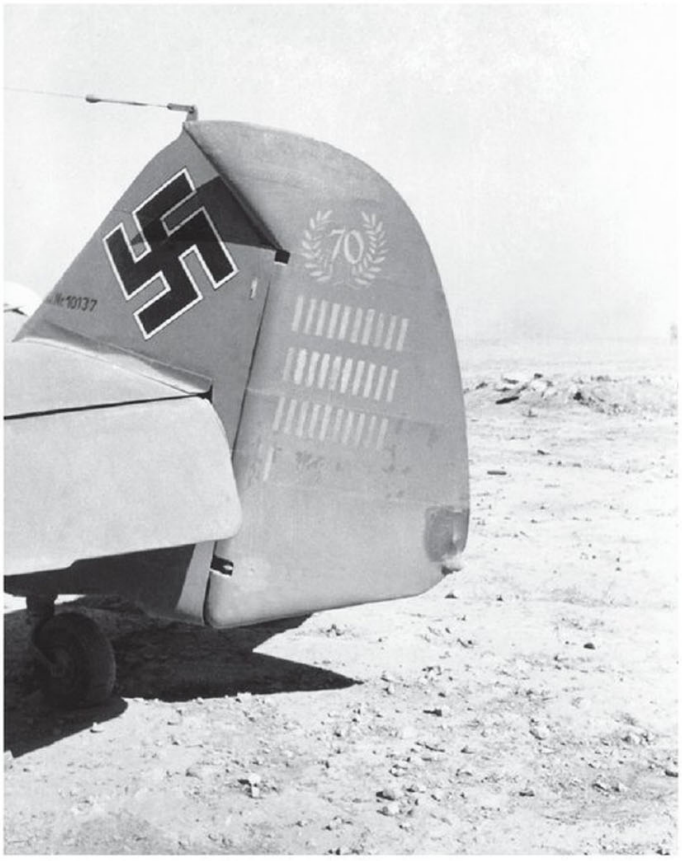
« Les *Staffeln* allemandes ne pouvaient guère aligner plus de trois *Rotten* [six avions] à la fois et, la plupart du temps, à peine plus d'une *Schwarm* voire d'un unique *Rotte*. Si l'on considère que chaque jour de six à huit *Staffeln* seulement étaient en opération (les autres étant maintenues au repos), cela signifie que les six ou huit pilotes les plus chevronnés menaient en personne les missions du jour. [...] La loi de la sélection naturelle amenait rapidement les meilleurs au poste de chef de patrouille, et, à partir de ce moment, ils se voyaient offrir les meilleures chances de se constituer un palmarès personnel. »

Le 19 avril 1941, le I./JG 27 s'installe à Gazala. La bataille de Tobrouk bat son plein. Elle culmine le 23 avril. Marseille décolle à 14 heures pour sa deuxième mission. Avec sa section, il survole Tobrouk et aperçoit une formation de Hurricane plus bas. Les Anglais n'ont manifestement pas vu les Bf 109. Dans l'habitacle de son nouveau « 13 jaune » (WNr. 5160), « Jochen » observe la manœuvre des Hurricane, puis, sans crier gare, il bascule son appareil, se met sur le dos et pique pratiquement à la verticale. Il se concentre sur le leader de la formation et, à 120 mètres, appuie sur la détente. Touché à mort, le Hurricane part en abattée. Les autres se dispersent, mais, déjà, Marseille est en bonne position sur les six heures d'un second. Il crie à la radio : « Reiner, regarde où tombe le Hurricane ! » Menacé par d'autres chasseurs, Marseille doit rompre le combat. Au retour, son fidèle *Kaczmarek* confirmera la victoire, la première de Marseille en Libye et aussi la première de son escadrille. Cependant, sa troisième mission du jour lui réserve une bien mauvaise surprise. La JG 27 escorte des *Stukas* au-dessus de Tobrouk. En face arrive une quinzaine de Hurricane du N° 73 *Squadron*, dont un est piloté par un Français libre, le sous-lieutenant James Denis [2] :

[1] *Fighters Over the Desert* – C. Shores et al – Neville Spearman, Londres, 1967

[2] *Hurricanes Over Tobruk* – B. Cull – Grub Street, Londres, 1999

[3] *Hans-Joachim Marseille* – M. Lavigne – Military Journal, 1977



« J'étais bien entraîné et un pilote de chasse confirmé. De plus, j'étais considéré comme un tireur d'élite. Je savais exactement ce que j'avais à faire, ce qui explique que pendant mon combat avec ce pilote, probablement Marseille, j'ai suffisamment patienté pour lui faire croire que je ne l'avais pas vu, jusqu'à la dernière seconde, lorsque j'ai dérapé pour éviter ses obus qui sont passés très près de moi, sur ma droite. Je les ai parfaitement vus. »

Il laisse passer Marseille – car c'est bien lui – et ouvre le feu à son tour. Une rafale bien ajustée traverse l'habitacle du 109. Instinctivement, « Jochen » rentre la tête dans les épaules. Bien lui en prend : quatre projectiles l'encadrent et passent à quelques centimètres de ses oreilles. Le moteur encaisse une trentaine d'impacts, contraignant le jeune as à se poser, une fois de plus, sur le ventre.

Alors que les Britanniques déclenchent l'opération « Battleaxe » le 14 juin 1941, Marseille obtient sa 11e victoire, mais son palmarès s'est accru de quelques épaves de Bf 109 supplémentaires. Au cours d'une sortie, il revient à bord d'un avion fortement endommagé, dont l'huile s'est répandue sur le pare-brise. Son fidèle ailier le guide par radio sur 50 km jusqu'au terrain, où « Jochen » effectue un nouvel atterrissage de fortune sous les yeux de son *Kommandeur*. L'accueil est frais. « Les Tommies ne vont pas tarder à vous envoyer une médaille ! », lance le *Hauptmann* Eduard Neumann. Son commandant d'escadrille, l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth, convoque Marseille pour lui signifier qu'il est interdit de vol pendant trois jours et que le *Kommandeur* l'attend au rapport – et certainement pas pour le féliciter [3] :

-Donnez-moi une chance d'essayer mes tactiques, plaide Marseille pour sa défense. Je sais que je peux…

-Vos tactiques ? Quelles tactiques ?, éclate Neumann. Vous n'avez pas de tactiques. Juste une vague notion. Au lieu de patienter pour épingler les avions d'une escadrille ennemie un par un, vous voulez plonger au beau milieu et les disperser sous le collimateur de vos camarades. Mais vous n'y arriverez pas. Avant que vous puissiez maîtriser cette technique, vous y serez passé depuis longtemps. Vous avez eu de la chance jusqu'ici. Ça ne durera pas. Si vous voulez devenir un bon pilote de chasse, alors faites marcher votre jugeote au lieu de jouer sur l'audace et la chance. Vous pouvez devenir un grand pilote de chasse, Marseille, mais il vous faudra du temps…

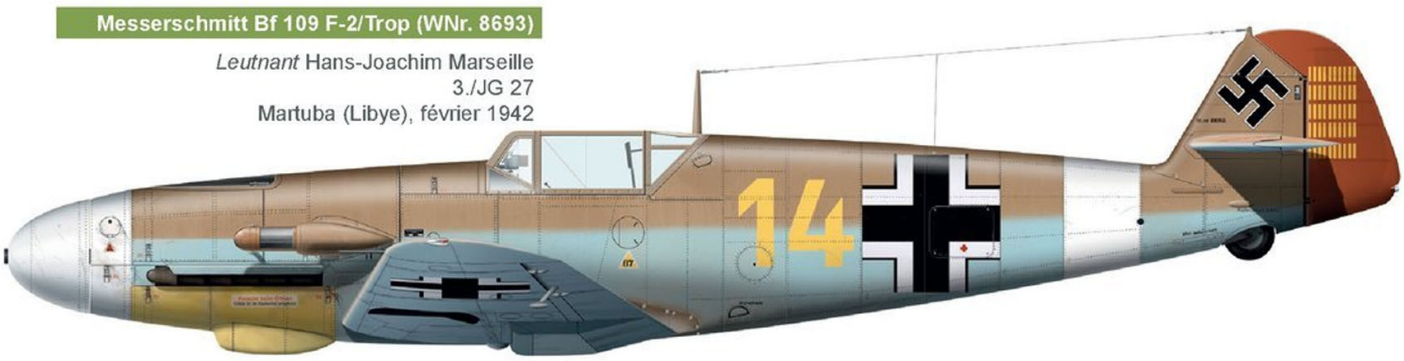
▲ L'Étoile d'Afrique est citée six fois au *Wehrmachtbericht*, le bulletin d'information radiophonique quotidien de l'OKW. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

◥ Le gouvernail du Messerschmitt Bf 109 F-4/Trop de Marseille après le sextuplé du 17 juin 1942 qui lui permet d'atteindre 101 victoires. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

◀ Le *Leutnant* Hans-Joachim Marseille se prépare pour le voyage qui l'emmènera jusqu'à Berlin pour y recevoir les Feuilles de chêne, qui viennent de lui être décernées le 6 juin 1942. Il mettra à peine trois mois pour obtenir les Glaives, puis ce qui est alors la plus haute décoration du *Reich* : les Diamants ! (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Messerschmitt Bf 109 F-2/Trop (WNr. 8693)

Leutnant Hans-Joachim Marseille
3./JG 27
Martuba (Libye), février 1942



▲ Le Messerschmitt Bf 109 de Marseille. Le capot relevé met bien en évidence le filtre fixé devant la prise d'air du compresseur des versions tropicalisées (*Trop*) du chasseur. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Après le départ de Marseille, Homuth reste quelques instants avec Neumann. Celui-ci lui confie : « Je pense que ça ira maintenant, il semble avoir le don d'anticiper, de sentir le moment décisif. Vous devrez comprend qu'il n'a pas de limite. Il est sérieux et veut vraiment que nous croyions en lui et que nous respections ses ambitions. Restez ferme avec lui, mais prenez-le au sérieux. » C'est à cette époque que Marseille apprend sa nomination au grade de *Leutnant* (avec effet au 1er juin). Enfin ! il n'est plus le « plus vieil aspirant de la Luftwaffe », mais le chemin de la réussite est encore long.

En septembre 1941, les deux camps se renforcent. Les Britanniques introduisent les nouveaux Tomahawk Mk. IIB, et les Allemands engagent les premiers Bf 109 F-2/Trop. Le 24 septembre, « Jochen » signe un exploit retentissant. Surgissant à sa manière au milieu d'un cercle défensif de Hurricane, il abat coup sur coup 4 appareils sur les 6 revendiqués par son escadrille. Le lendemain, un communiqué de l'OKW mentionne ce « jeune lieutenant » qui a abattu quatre adversaires en un seul combat. Il en est désormais à 21 victoires confirmées. L'Étoile d'Afrique monte lentement dans le ciel.

Le succès de l'offensive « Crusader » contraint Rommel à lever le siège de Tobrouk le 7 décembre 1941. La situation de la Luftwaffe se détériore rapidement. Elle commence à manquer de carburant, et en raison de pertes sévères, les pilotes allemands reçoivent l'ordre de ne plus engager la chasse britannique en combat tournoyant.

Le 18 décembre, la JG 27 doit évacuer Derna sous la pression des avant-gardes anglaises. L'Axe abandonne 458 appareils dans sa retraite, faute d'essence pour les faire décoller.

Le 22 décembre, le I./JG 27 est cloué au sol à Magrun par manque de carburant. Les premiers blindés britanniques ne sont plus qu'à 50 km. À 10 heures, 13 Tomahawk mitraillent le terrain. Un seul Bf 109 est en état de décoller, celui du *Leutnant* Rudi Sinner. À peine les chasseurs britanniques ont-ils quitté les lieux que se présentent 16 Ju 52/3m porteurs de précieux barils d'essence. À quelques minutes près, tout partait en fumée, trimoteurs et carburant, et le I./JG 27 aurait été « fait aux pattes » !

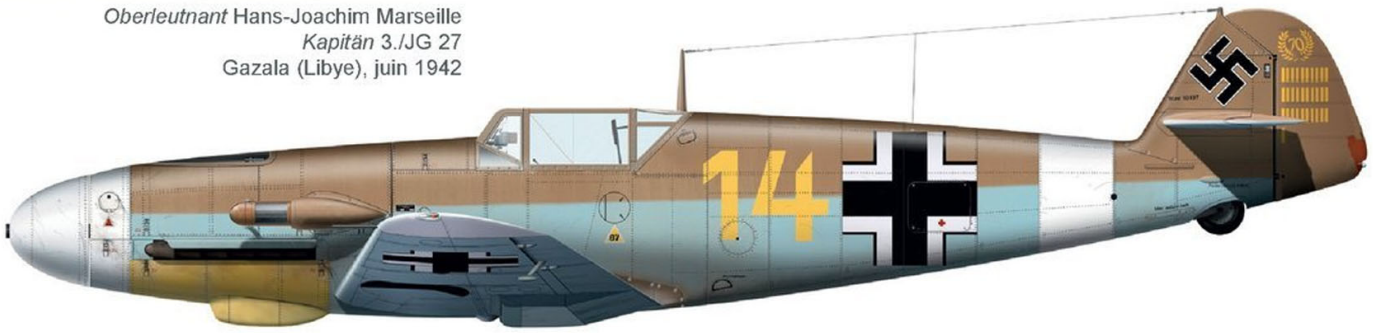
Après une nouvelle contre-attaque de Rommel, la période qui s'étend de février à avril 1942 est marquée par un ralentissement de l'activité au sol. Cependant, elle se caractérise par de très violents affrontements aériens. « Jochen » se trouve en plein cœur de la bagarre, et son heure de gloire ne va pas tarder à sonner.

Le 8 février, avec 4 victoires dans la journée, il atteint le total de 40 et prend la tête du palmarès de la chasse allemande en Afrique (avec une victoire de plus de Homuth). Le 21 février, il remporte son 50e succès :

« À midi, 6 Bf 109 du I./JG 27 décollent pour patrouiller aux environs d'Acroma. Les trois Rotten sont conduits par le Hpt. Homuth, avec le Lt. Stahlschmidt et le Lt. Marseille comme chefs de section.

Messerschmitt Bf 109 F-4/Trop (WNr. 10137)

Oberleutnant Hans-Joachim Marseille
Kapitän 3./JG 27
Gazala (Libye), juin 1942



▲ Hans-Joachim Marseille (à l'extrême droite) discute avec des membres de la JG 27, dont (de dos) son *Kommodore*, le *Hauptmann* Eduard Neumann. On note la Horch 850 superbement décorée !
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

▼ Devant la Horch baptisée « Invendable », Jochen raconte son dernier combat à un auditoire captivé. Caché par le bras de Marseille, le Leutnant Karl Kugelbauer (ailier de Marseille), puis (de gauche à droite) l'*Oberleutnant* Fritz Keller et le *Leutnant* Karl von Lieres und Wilkau (il sera tué le 11.06.43 après avoir remporté 32 victoires) ; les autres n'ont pas été identifiés.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

Messerschmitt Bf 109 F-4/Trop (WNr. 8673)

Hauptmann Hans-Joachim Marseille
Kapitän 3./JG 27
Quotailifiya (Libye), septembre 1942

Stahlschmidt n'est pas dans un état d'esprit propice au combat ; en effet, il a été pris en photo par des soldats avant son départ en mission – ce qui est considéré comme portant la poisse. En plus, il s'est retrouvé à bord du 109 le plus lent de l'escadrille. Au-dessus d'Acroma, les pilotes allemands aperçoivent 11 Kittyhawk du N° 112 *Squadron* et aussitôt commencent à monter pour bénéficier de l'avantage de l'altitude. Stahlschmidt est tant occupé à observer les avions anglais qu'il en oublie d'ouvrir les gaz en grand et se retrouve à la traîne des cinq autres. Tout à coup, l'un des Kittyhawk (probablement piloté par le *Sqn.Ldr*. Clide Caldwell) grimpe en chandelle, tire et le touche. En vrille inversée, des flammes jaillissant de son appareil, Stahlschmidt entend dans ses écouteurs la voix de Homuth qui demande en colère : «*Quel est le c… qui s'est laissé descendre ?*» Il réussit à rétablir et à atterrir en catastrophe dans le *no man's land*, où il est recueilli par une patrouille qui le ramène à Martuba dans la soirée. Les cinq autres Messerschmitt plongent sur les Kittyhawk, abattant deux pilotes polonais, les *Sgt* Derma et *FO* Jander, et endommageant l'appareil du *Sgt* Elliott, qui s'écrase sur la piste d'El Adem avec son pilote mortellement blessé. Deux de ces victoires sont revendiquées par Marseille et la troisième par Homuth. Ces deux pilotes ont été très impressionnés par la précision du tir vertical à longue distance qui a eu raison de Stahlschmidt. »

Le lendemain, un communiqué de l'OKW indique que la *Ritterkreuz* vient d'être décernée au *Leutnant* Hans-Joachim Marseille. L'intendant de Derna s'est-il souvenu de son nom ? *Oberleutnant* depuis avril, il abat 6 Tomahawk du N° 5 SAAF *Squadron* en… 11 minutes au-dessus de Bir Hakeim le 3 juin. Si l'on considère le fait que son canon s'est enrayé au dixième obus et qu'il a descendu au moins quatre de ses adversaires avec seulement ses deux mitrailleuses de capot, ce n'est pas un mince exploit qu'il a accompli… Le 6 juin, il se voit décerner les Feuilles de chêne. Il est alors titulaire de 75 victoires. L'Étoile atteint son zénith.

Deux jours plus tard, le *Hauptmann* Gerhard Homuth prend le commandement du I./JG 27, laissant son poste de *Staffelkapitän* au nouveau lieutenant Marseille. Malgré son talent, « Jochen » n'est pas un meneur d'hommes. Il est beaucoup trop individualiste. Il ne doit sa promotion et ses décorations qu'à son seul mérite personnel et au fait qu'il est impensable qu'un as de sa trempe puisse demeurer longtemps

sous-officier et subalterne dans une escadrille. À aucun moment de sa carrière Marseille ne se conduira comme un véritable chef ni n'aura le souci de former ses jeunes pilotes. Il est et restera un « loup solitaire », se battant selon son instinct, sans réellement se préoccuper de ses équipiers. Certes, il lui arrive souvent de venir à leur secours en combat, mais il s'intéresse davantage à améliorer sa technique personnelle qu'à promouvoir un travail d'équipe.

Le 17 juin 1942, il en est à 95. Au cours du premier engagement, il plonge sur des Kittyhawk du N° 250 *Squadron* et des Hurricane du N° 73 *Squadron.* Il revendique deux « Curtiss » et deux Hurricane entre 13h02 et 13h09 (ce sont en fait quatre Hurricane). Il abat deux adversaires au cours de la première passe (le second tout en esquivant un Hurricane dans son sillage), puis deux autres sur quatre qui ont formé un cercle défensif. Très tendu nerveusement, Marseille voudrait rentrer, mais ses camarades l'exhortent par radio : « *Und nun der Hunderste, Jochen!* » Il aperçoit alors un Hurricane isolé filant vers Gambut et l'envoie en flammes percuter une batterie de DCA. Le centième ! Le dispositif allemand se reforme et rentre au terrain. Mais sur le chemin du retour, il aperçoit deux Spitfire au-dessus de lui. Il grimpe pleins gaz et en descend un en virage serré, selon sa technique habituelle. 101 !

Il quitte aussitôt son escadrille pour Berlin, où l'attend Hitler pour lui remettre les Épées. Lui, l'indiscipliné, le marginal, lui qui a déclenché le scandale en paradant au bras d'une actrice de cinéma renommée, il est le 12e pilote de la Luftwaffe à connaître cet honneur !

◣ Page de gauche : Hans-Joachim Marseille, photographié avec ses camarades de la JG 27 dans le désert libyen. Derrière Rommel, le « Renard du désert », l'Étoile d'Afrique est certainement le soldat allemand le plus médiatique du théâtre d'opérations africain, une véritable star de la propagande nazie. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

▼ Le gouvernail du Messerschmitt Bf 109 F-4/Trop de Marseille, paré de ses 158 victoires, et des épées remises à l'occasion de sa 100e, retrouvé sur le site du crash. La disparition de l'Étoile d'Afrique sonne comme un mauvais présage pour toute la *Panzer-Armee* « Afrika », à quelques semaines de la bataille décisive d'El-Alamein... (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Sa passion est intacte et son regard toujours aussi perçant, mais les durs combats qu'il livre sans répit ont laissé des traces. C'est désormais une sorte de « zombie » qui descend de son célèbre « 14 jaune » après chaque mission. Les traits cernés, le visage creusé, « Jochen » a perdu près de 10 kg en trois mois.

Le 1er septembre, il accomplit l'un des plus grands exploits de la Seconde Guerre mondiale en abattant 17 avions ennemis en une seule journée.

Vers 9 heures, 15 Bf 109 du I./JG 27 et 10 du III./JG 27 escortent des Ju 87 au-dessus du front, à nouveau en éruption. « Jochen » attaque une formation de Hurricane, abattant les deux derniers de la section (*Lt.* Bailey et *Maj.* Metelerkamp du N° 1 SAAF *Squadron*), puis un troisième (F/O Matthews du 238) qui menaçait un *Stuka.* Il est ensuite pris en chasse par 6 Spitfire. Le premier, emporté par son élan, le dépasse et est instantanément descendu (P/O Bradley-Smith du 92). Ces 4 victoires ont été remportées avec 80 obus et 240 balles – une sacrée moyenne !

Vers 11h20, 12 Bf 109 du I./JG 27 se heurtent à deux formations de bombardiers puissamment escortées. Les « Curtiss » se mettent en cercle défensif. Cette méthode de protection est particulièrement redoutable pour n'importe quel assaillant – mais pas pour Marseille. Il plonge au milieu de la noria et descend deux appareils. Les autres rompent le cercle et s'éparpillent. Grave erreur ! « Jochen » choisit le plus proche et lui fait subir le même sort. Puis il en abat un quatrième et un cinquième – qui explose en vol – et un sixième en virage serré sur la gauche. Et même un septième, qui explose aussi, au moment où la formation de Marseille s'apprêtait à rentrer au terrain. Les unités alliées n'ont pas été identifiées avec certitude, mais les Britanniques admettent la perte de 6 chasseurs lors d'une mission d'escorte de bombardiers.

Le *Generalfeldmarschall* Kesselring, qui effectue une tournée d'inspection, accueille Marseille à sa descente d'avion et le félicite très chaudement.

La journée n'est pas terminée. Vers 18h45, Marseille revendique 5 Hurricane, qui viennent s'ajouter à 3 autres abattus par ses ailiers. Le N° 213 *Squadron* admet la perte de cinq Hurricane.

Même si l'on table sur une certaine surestimation de ses succès, l'exploit de Marseille n'en est pas moins retentissant.

Avec un total de 126 victoires, il est le quatrième membre de la Luftwaffe à recevoir les Diamants à sa Croix de chevalier le 2 septembre 1942.

Le 15 septembre, il est le troisième pilote allemand à atteindre le nombre de 150 victoires – à une énorme différence près : il est le seul à n'avoir abattu que des avions britanniques. Le lendemain, il est promu au grade de *Hauptmann.* Le plus vieil aspirant de la Luftwaffe en est devenu son plus jeune capitaine.

Le 26 septembre, « Jochen » remporte 4 victoires, portant son palmarès à 158. Ce seront ses dernières.

Le 30 septembre 1942, il rentre de mission à bord d'un Bf 109G-2 (WNr. 14256) flambant neuf sans avoir engagé l'ennemi. Il a l'impression que l'appareil prend feu en vol. Une épaisse fumée blanche envahit son habitacle, l'empêchant de garder sa ligne de vol. Il se décide à sauter, mais il ne se rend pas compte, en passant sur le dos pour évacuer l'avion, que celui-ci s'est mis en léger piqué. Sa poitrine heurte la dérive et, assommé par le choc, il ne peut ouvrir son parachute. Vers 11h40, son corps inanimé percute le sol à 7 km au sud de la mosquée de Sidi Abd el-Rahman.

L'Étoile d'Afrique s'est éteinte brusquement. ■

Egon Mayer

Ritterkreuz mit Schwertern

102 victoires

par Yann Mahé

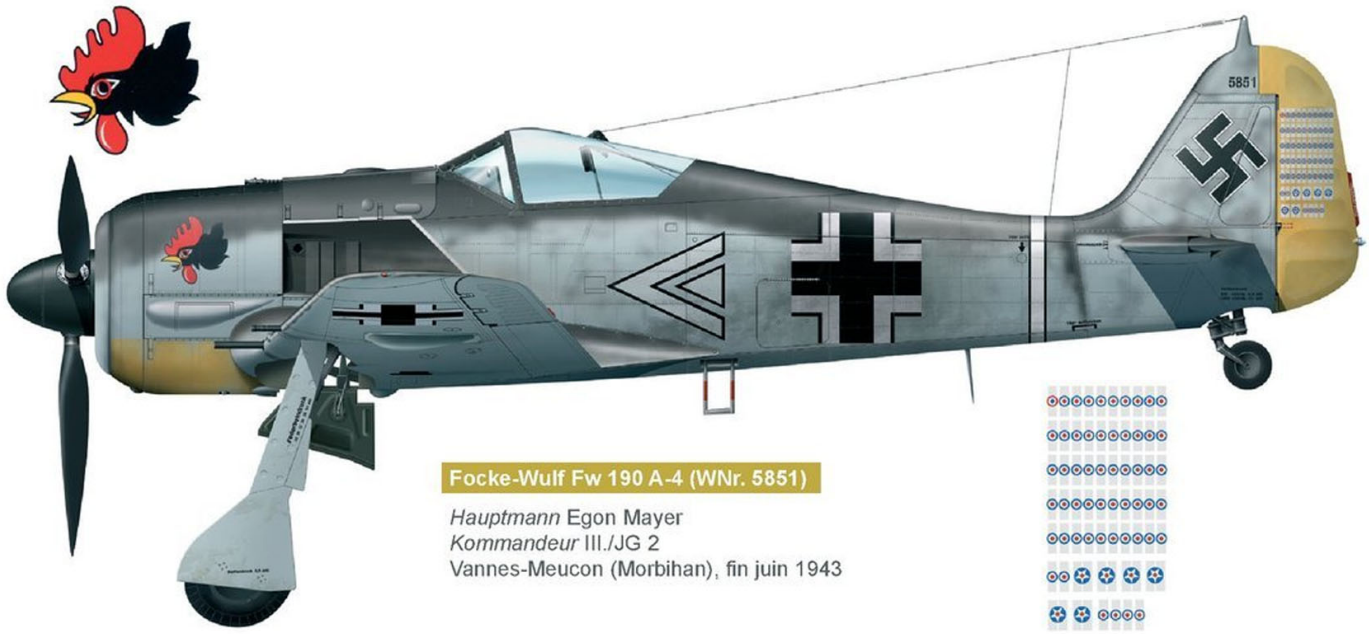
Le théoricien des *Viermottötte*

Egon Mayer est de la trempe des Marseille, Müncheberg, Galland et Priller. Il est le seul – et est même le premier – à totaliser plus de 100 victoires aériennes, toutes obtenues sur le front de l'Ouest. Un exploit rarissime qui en fait un as à part et assurément le moins connu de ce quintet d'exception. Et pourtant, Mayer est un pilote hors pair, resté dans la postérité comme celui qui a mis au point la tactique d'attaque frontale face aux « forteresses volantes ».

Egon Mayer est né le 19 août 1917 à Constance et passe le plus clair de son temps libre d'enfant à admirer les jeunes gens qui s'adonnent au vol à voile sur le terrain qui jouxte la maison familiale de Bellenberg. En novembre 1937, son baccalauréat en poche, il s'engage dans la *Luftwaffe* et intègre la *Luftkriegsschule 2* de Gatow, avant d'être formé pilote de chasse. Son instruction n'est pas terminée en septembre 1939 lors de l'invasion de la Pologne, et le *Fahnenjunker* Mayer n'est affecté au I./JG 2 qu'en décembre. C'est donc à l'Ouest, le 10 mai 1940, que le désormais *Leutnant* fait ses premières armes, en l'occurrence avec la 6. *Staffel*, avec laquelle il remporte, assez tardivement, sa première victoire : un Morane-Saulnier MS.406. Durant la bataille d'Angleterre, passant de *Staffel* en *Staffel*, et notamment à la *3.* où il fait office d'ailier de Helmut Wick, le pilote ajoute un Hurricane à son palmarès, le 7 octobre, puis un autre le 15 novembre. Avec seulement trois victoires au compteur, et une confrontation malheureuse avec un Spitfire qui lui a valu un « bain » dans la Manche, Egon Mayer semble promis à une guerre faite dans l'anonymat le plus total, mais la tournure du conflit ne tarde pas à révéler ses talents de « chasseur ».

Le 10 juin 1941, après avoir obtenu ses galons d'*Oberleutnant*, Mayer est promu *Staffelkapitän* de la 7./JG 2, basée à Brias (à côté de Lens). Et c'est là qu'il se révèle être, à l'instar de Priller, un prédateur de Spitfire : du 17 juin au 19 août 1942, il va en envoyer 46 au tapis ! Les combats au-dessus du détroit de Douvres, en marge du « Blitz », la couverture des croiseurs de la Kriegsmarine entre Brest et les ports allemands (opération « Donnerkeil », parapluie de « Cerberus »), le débarquement canadien sur Dieppe sont autant d'occasions au cours desquelles Mayer casse du « Spit » ; et il n'est pas rare qu'il signe des doublés lors d'une seule et même sortie à une poignée de minutes d'intervalle. Les récompenses ne tardent pas : la Croix de chevalier de la Croix de fer et la Croix allemande en or lui sont attribuées respectivement le 1er août 1941 et le 16 juillet 1942.

En novembre 1942, le *Hauptmann* Egon Mayer est nommé à la tête du III. *Gruppe* de la « Richthofen ». C'est ce mois-ci qu'il signe ses

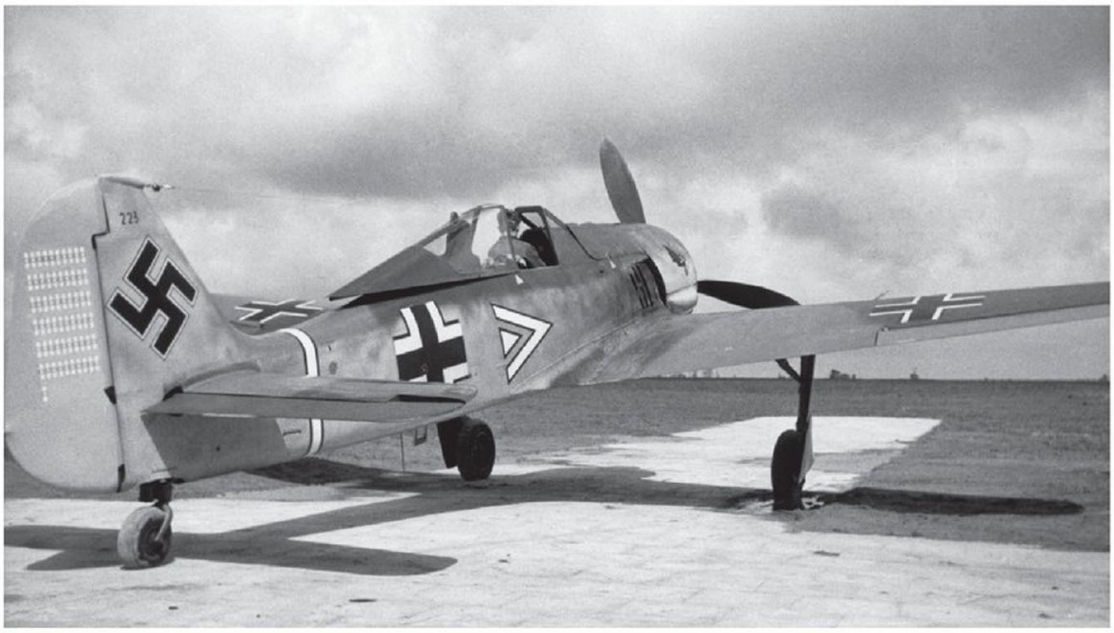


Focke-Wulf Fw 190 A-4 (WNr. 5851)

Hauptmann Egon Mayer
Kommandeur III./JG 2
Vannes-Meucon (Morbihan), fin juin 1943

premières victoires sur des quadrimoteurs américains : deux B-17 et un B-24 lors de la même sortie ! Un triplé réalisé en… 25 minutes et chaque fois en une seule passe. De ses premières rencontres avec les « boxes » de B-17, Mayer en tire de précieux enseignements : à son sens, il convient de rejeter l'attaque par l'arrière, fatale à de nombreux pilotes de Fw 190 et de Bf 109, pour privilégier la passe frontale. Se présenter de face permet en effet de frapper le *Viermot* à ses endroits les plus faibles – les moteurs, le poste de pilotage où sont concentrés ses commandes et ses instruments –, d'autant que cette zone n'est défendue, dans la version B-17F, que par une Browning cal. 30 (les autres mitrailleuses du bord étant des cal. 50) maniée par le bombardier, qui n'est pas aussi bien formé au tir qu'un mitrailleur. Dès lors, Mayer ne cessera d'aligner les succès contre les « forteresses volantes » jusqu'à sa disparition, en descendant 23 autres B-17 et B-24 (dont un triplé en 19 minutes le 6 septembre 1943). Son palmarès va lui rapporter les Feuilles de chêne le 16 avril 1943 (alors qu'il en est à sa 63e victoire), puis une nomination à la tête de la JG 2, avec le grade d'*Oberstleutnant* le 1er juillet de la même année. Le 1er décembre est sa journée la plus prolifique, puisqu'il rentre à son terrain avec un… quintuplé : quatre P-47 et un B-17 abattus au-dessus des Ardennes belges ! Le 5 février 1944, après s'être adjugé un autre Thunderbolt, Mayer devient le premier pilote de la Luftwaffe à totaliser 100 victoires uniquement obtenues sur le front de l'Ouest, tant et si bien qu'il ajoute les Épées à sa *Ritterkreuz* le 2 mars. Mais celles-ci lui sont remises à titre posthume, car Mayer est tué ce jour-là par un P-47 du 358th *Fighter Squadron* alors qu'il mène le III./JG 2 dans une attaque contre des B-17 au-dessus de Sedan. ■

◥ Egon Mayer, *Kommandeur* III./JG 2, contemple son tableau de chasse faisant état de 68 victimes, toutes alliées. Les bâtons ne sont pas placés dans le bon ordre, sans doute histoire de faciliter la tâche du mécano chargé de les peindre, et, en fait, il y en a trois en trop… car cette photo a dû être prise peu avant son affectation comme *Kommodore* de la JG 2, le 25 juin 1943 – une pratique courante, puisqu'il était d'usage de peindre la victoire dès le retour de mission, puis d'effacer ultérieurement celles qui étaient refusées par le RLM, parfois plusieurs mois plus tard. (Collection de l'auteur)



▶ Le Fw 190 A-3 (WNr. 223) du *Hauptmann* Egon Mayer, après sa 61e victoire, le 14 février 1943. Il s'agit de son « mulet », car il pilotait d'ordinaire un A-5 (WNr. 5851), dont la décoration était identique, à l'exception de la présentation de son tableau de chasse sur le gouvernail. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Joachim Müncheberg

Ritterkreuz mit Schwertern

135 victoires

par Christian-Jacques Ehrengardt

Le faucon maltais

Avec son physique de jeune premier de cinéma, Joachim Müncheberg compte parmi les plus grands pilotes de la Luftwaffe, autant pour son palmarès majoritairement constitué d'avions anglo-saxons que pour ses qualités de meneur d'hommes.

▼ Portrait du *Major* Joachim Müncheberg après qu'il se soit vu décerner les Feuilles de chêne de la *Ritterkreuz*, le 7 mai 1942. (US NARA)

Né le dernier jour de l'année 1918 en Poméranie, il intègre la Luftwaffe fin 1936 à l'école de Dresde. En novembre 1938, il est nommé *Leutnant* au I./JG 234. Lorsque la guerre éclate, il est sous les ordres de l'*Oberleutnant* Johannes Steinhoff, qui commande la 10.(N)/JG 26, une escadrille de chasse de nuit qui est rapidement incorporée au nouveau III./JG 26, dont Müncheberg est nommé *Adjutant*. Il obtient sa première victoire le 7 novembre 1939, un Blenheim du N° 57 *Squadron*. Promu *Oberleutnant*, il prend le commandement de la 7./JG 26 le 2 août, en plein cœur de la bataille d'Angleterre.

Avec 20 victoires, Jochen Müncheberg reçoit la *Ritterkreuz* à la date du 14 septembre.

Le 9 février 1941, sa *Staffel* se pose sur le terrain de Gela, en Sicile. Bien que la 7./JG 26 dispose rarement de plus de 9 Bf 109E en état de vol, cette petite formation modifie d'une manière disproportionnée le rapport de forces dans la bataille de Malte, et ce pendant les quatre mois de sa présence. Elle revendique 42 victoires, dont 20 sont attribuées à son seul *Staffelkapitän*, ce qui porte son palmarès personnel à 43 succès au moment où la 7./JG 26 quitte la Sicile le 1er juin 1941. Le plus extraordinaire reste que cette unité n'a subi aucune perte à l'ennemi !

Entre les 6 et 8 avril 1941, la 7./JG 26 participe à l'opération « Marita » depuis Tarente. Le premier jour, Müncheberg descend un vénérable biplan Avia B.33E au-dessus de Podgorica (sa 34e victoire). Le 9 avril, l'escadrille est de retour en Sicile.

Le 1er mai, vers 7 heures, Müncheberg conduit sa section dans le secteur de Hai Far. Il rapporte lui-même la suite de cette mission [1] :

« Je volais avec ma section au-dessus de la côte Nord de l'île de Malte. Malgré la brume, j'ai brusquement aperçu tout près devant nous une escadrille de Hurricane. Tout de suite, j'ai donné un bon coup de manche pour me placer dans la direction du soleil.

Messerschmitt Bf 109E-7/N (WNr. 5961)

Oberleutnant Joachim Müncheberg
Kapitän 7./JG 26
Gela (Sicile), 10 février 1941

L'escadrille de Hurricane s'est divisée en deux groupes de quatre machines, dont un arrivait droit sur nous, tandis que l'autre se dirigeait vers Malte. Les Tommies ne nous avaient vraisemblablement pas vus. Tranquillement, je me suis rapproché du second groupe. Le « mouchard » [avion qui occupait la position arrière dans le dispositif] des Angliches s'est brusquement retourné dans notre direction, mais il m'a semblé qu'il ne nous avait pas repérés.
« Un court message de mon n° 3 : "*Attention au mouchard ennemi.*" Alors, je me suis tourné vers le premier du groupe ennemi. J'ai tiré de trop loin. Le gars n'a laissé échapper qu'un mince filet de fumée, a dégagé en piqué vers la droite et a disparu dans la brume. Le second s'est inscrit un peu mieux dans mon viseur. Il n'avait probablement rien remarqué lui non plus parce qu'il volait tranquillement droit devant moi. Ma rafale a fracassé son fuselage, et il est tombé en flammes. Près de moi, j'ai vu mon ailier (Johannsen) qui chassait le troisième Hurricane, jusqu'à ce que de gros morceaux se détachent du fuselage. Touché à mort, le Tommy a plongé, suivi par un long panache de fumée. À ma droite, le « mouchard », apparemment très nerveux, a viré en direction de mon ailier. J'ai basculé mon zinc et j'ai ouvert le feu sur l'ennemi un peu en avant de son nez, et quand le gars est repassé devant moi, j'ai à nouveau tiré de haut en bas.

[1] *Geschichte eines Jagdgeschwaders – Das JG 26* – J. Priller – Vowinckel, Heidelberg, 1956

▶ L'*Oberleutnant* Joachim Müncheberg, *Staka* 7./JG 26, dans son Bf 109 E-7/N peu après l'arrivée de sa *Staffel* à Gela (Sicile), en janvier 1941, d'où il va « faire le ménage » dans le ciel de Malte. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Cone d'hélice face

Messerschmitt Bf 109E-7/N (WNr. 3826)

Oberleutnant Joachim Müncheberg
Kapitän 7./JG 26
Gela (Sicile), 7 mai 1941

On s'est croisés et, une seconde plus tard, j'ai vu le Tommy juste au-dessus de moi et j'ai cherché à le tirer de bas en haut. J'ai viré aussitôt vers le sud et j'ai aperçu à ce moment précis à environ 100 mètres un autre Hurricane qui semblait vouloir atterrir. J'ai immédiatement pris la décision de m'en rapprocher pour m'en occuper personnellement. Mon attaque l'a pris totalement par surprise, et, dès la première rafale, le pilote a dû abandonner son avion parce que l'appareil volait devant moi en se balançant légèrement sans contrôle et sans chercher à se défendre. À une distance de 50 mètres, j'ai balancé mes derniers pruneaux. Le Tommy est tombé, l'aile gauche en flammes.

« Il était temps de déguerpir, parce que j'étais maintenant isolé, sans traces du mouchard, mais j'ai aperçu au-dessus de moi sur ma gauche le ventre noir et blanc de quatre autres Hurricane. Au même instant, la DCA, alertée, commençait à tirer. J'ai poussé un soupir de soulagement en m'éloignant sain et sauf de cet endroit de malheur. Mes soucis à propos du sort de mes deux camarades se sont révélés fort heureusement infondés. Tous les trois, nous avons fêté ce beau succès. »

[2] *Malta: The Hurricane Years, 1941-42* – C. Shores et al – Grub Street, Londres, 1987

[3] *Fighters Over Tunisia* – C. Shores et al – Neville Spearman, Londres, 1975

Müncheberg est d'abord crédité d'une victoire confirmée et d'une probable, mais la seconde sera ultérieurement transformée en confirmée. Il revendique une nouvelle victoire dans la même soirée – sa 41e. Entre le 28 avril et le 1er mai, la RAF a perdu 6 Hurricane, ce qui cadre assez bien avec les revendications de la 7./JG 26 : 4 victoires pour Müncheberg (1 non confirmée), 1 pour le *Leutnant* Klaus Mietusch, 2 pour le *Feldwebel* Karl Kühdorf (apparemment non confirmées) et 1 pour le *Feldwebel* Hans Johanssen. [2]

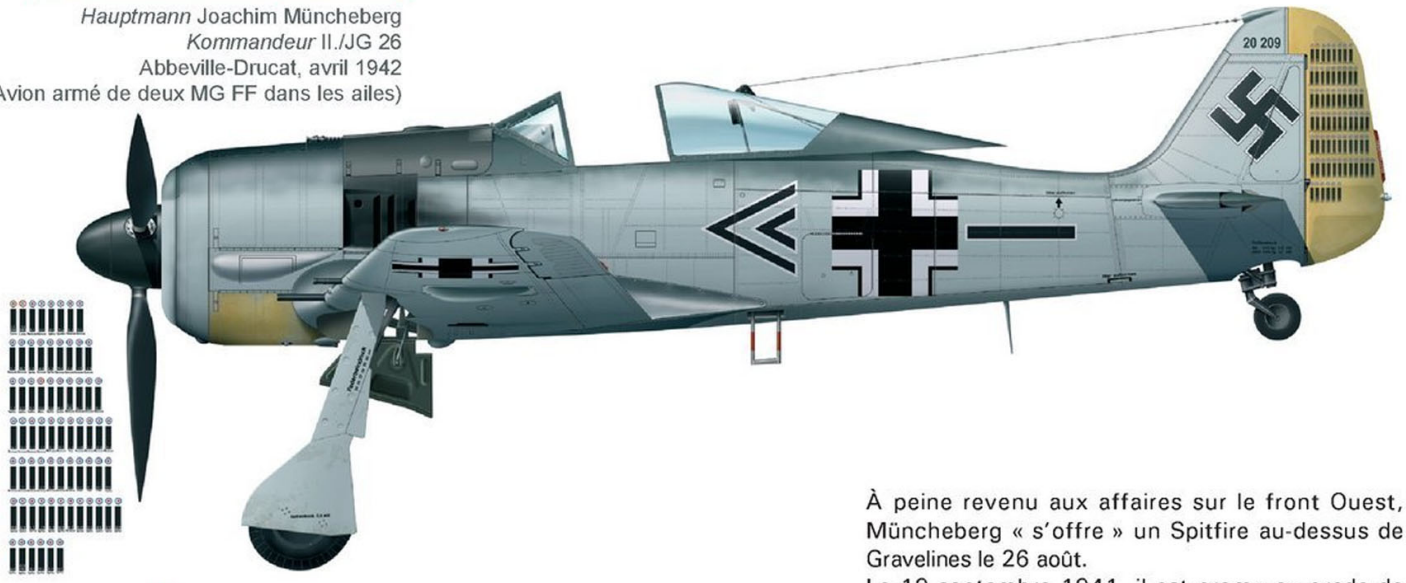
Le 7 mai, Müncheberg reçoit les Feuilles de chêne.

Le 1er juin, les 6 Bf 109E de la 7./JG 26 sont transférés sur le continent africain. L'escadrille prend ses quartiers à Gazala, où elle est tactiquement rattachée au I./JG 27. Le séjour sera de courte durée, puisque l'unité regagne la France le 31 juillet. Elle a néanmoins revendiqué 8 victoires, dont 5 sont créditées à son *Staffelkapitän.* Son palmarès s'établit désormais à 48 succès.

▼ Joachim Müncheberg célèbre la *Ritterkreuz* qui vient de lui être décernée le 14 septembre 1940. Il portera successivement les Feuilles de chêne puis les Glaives en tout juste deux ans. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Focke-Wulf Fw 190 A-2 (WNr. 20209)

Hauptmann Joachim Müncheberg
Kommandeur II./JG 26
Abbeville-Drucat, avril 1942
(Avion armé de deux MG FF dans les ailes)



▼ Sur la piste de Gela (Sicile), début 1941, Müncheberg, à gauche, en compagnie de l'*Oberleutnant* Klaus Mietusch, futur as aux 72 victoires et titulaire des Feuilles de chêne, qui disparaîtra au combat contre des Mustang, le 17 septembre 1944.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

À peine revenu aux affaires sur le front Ouest, Müncheberg « s'offre » un Spitfire au-dessus de Gravelines le 26 août.

Le 19 septembre 1941, il est promu au grade de capitaine (*Hauptmann*) et prend le commandement du II./JG 26 – il en est à 56 victoires. Il quitte ce groupe le 21 juillet 1942 avec 27 succès de mieux à son crédit. Il part sur le front Est assurer l'intérim de l'*Oberstleutnant* Karl-Gottfried Nordmann à la tête de la JG 51. Au retour de celui-ci, début août, il officie comme adjoint au sein du *Geschwaderstab*, avec lequel il remporte 33 victoires.

Le 5 septembre 1942, Jochen obtient sa 100e victoire et, quatre jours plus tard (il en est à 103), il reçoit les Glaives avec sa promotion au grade de commandant (*Major*).

Ayant plus que démontré ses qualités de chef et d'organisateur, le 1er octobre 1942, il se voit tout naturellement confier le commandement d'une escadre : la JG 77. Et le voilà reparti pour un front qu'il connaît bien : la Méditerranée.

Müncheberg participe à la bataille d'El-Alamein, et, à la fin de l'année 1942, son palmarès s'est étoffé à 122 victoires. Le 14 janvier 1943, Müncheberg revendique trois Kittyhawk en sept minutes, deux autres en dix minutes le 22 janvier et deux de plus le 10 mars, portant son total à 12 depuis le début de l'année et à 134 en tout.

Mais la chance va l'abandonner le 23 mars 1943.

Ce jour-là, vers 9h30, il décolle de La Fauconnerie en compagnie de son ailier, le *Leutnant* Strasen, pour voir « s'il y a quelque chose à descendre ». Apercevant des Spitfire du 52nd *Fighter Group* américain près de Sened, ils passent à l'attaque. Müncheberg s'en prend au *Captain* Theodor Sweetland, dont le moteur lâche de la fumée. Apparemment, Müncheberg est arrivé trop vite sur sa 135e victime, et la suite des événements est un peu confuse. Selon Strasen, le Spitfire aurait explosé, et des débris ont percuté une aile du Messerschmitt, qui s'est brisée. Selon l'ailier de Sweetland, le *Captain* Hugh Williamson, Sweetland aurait volontairement abordé le Messerschmitt. À ce moment, Strasen descend Williamson, qui saute en parachute. Les deux Spitfire et le Bf 109 percutent le sol à peu de distance les uns des autres, en bordure de la route Gabès-Gafsa, à la borne kilométrique 82. [3] ■

◀ Salut réglementaire du *Hauptmann* Kurt Ebersberger (à droite), *Kapitän* 4./JG 26, à son *Kommodore*, le *Major* Gerhard Schopfel (de dos) et à son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Joachim Müncheberg. Abbeville, printemps 1942.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

Walter Nowotny

Ritterkreuz mit Brillanten

258 victoires

Né Autrichien, né le 7 décembre 1920, s'engage dans l'aviation en octobre 1939 et est affecté à la 9./JG 54 en février 1941. Ses débuts sont très prometteurs, puisque, le 19 juillet, il revendique ses trois premières victoires aux dépens d'une formation de I-153 au-dessus de l'île d'Ösel. Cependant, il est abattu à son tour – par le futur as soviétique Alexandr Avdeev – et passe trois jours dans un canot pneumatique en baie de Riga.

Il obtient sa 10e victoire le 13 septembre 1941. En mars 1942, il est transféré à la 3./JG 54. Le 4 août 1942, il descend sept ennemis en une sortie (ses 48e à 54e victoires). Une semaine plus tard, il revendique deux MiG-3 (55e et 56e victoires), mais son Bf 109 G-2 est mis en flammes, et il doit se poser d'urgence.

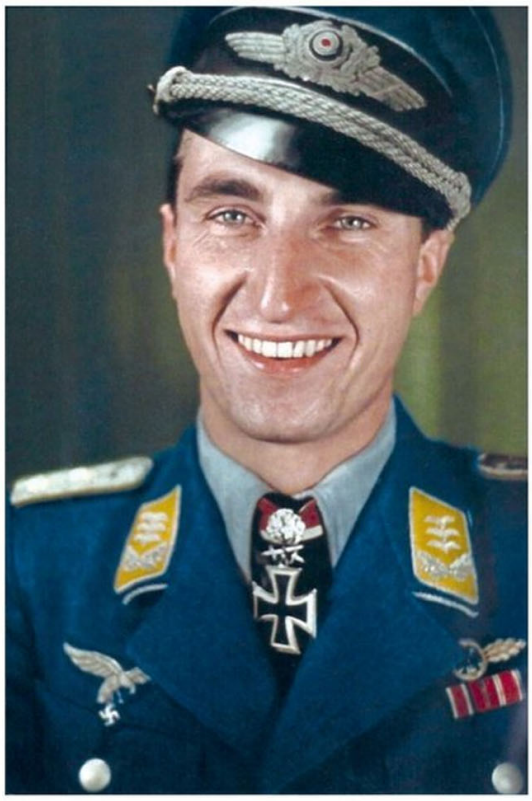
Le *Leutnant* Walter Nowotny reçoit la *Ritterkreuz* le 4 septembre 1942. Le 25 octobre 1942, il est promu *Staka* de la 1./JG 54 et revendique sa 75e victoire le 20 mars 1943. Juin 1943 va voir le début de l'irrésistible ascension du jeune as : 41 victoires dans ce seul mois. Le 30, son palmarès atteint les 124 victoires (la 100e le 15). Promu *Oberleutnant*, il est nommé *Kommandeur* du I./JG 54 le 10 août 1943. Ce mois va être encore meilleur : 49 victoires. Il passe la barre des 150 le 18 (il est le 16e pilote allemand à accomplir cet exploit), puis celle des 200 (4e pilote) le 8 septembre. Il ne compte plus les victoires multiples : 9 le 13 août et 7 le 21.

Le 4 septembre 1943, il décroche les Feuilles de chêne, suivies des Glaives dès le 22 !

Il commence une nouvelle série impressionnante le 5 octobre, revendiquant 32 victoires en 10 jours. Le 14, il trône en tête du palmarès de la Luftwaffe en devenant le premier as à atteindre 250 victoires (en 442 missions de guerre). Les honneurs pleuvent : il est promu *Hauptmann* et reçoit les Diamants le 19 octobre. Il remporte sa 255e et dernière victoire sur le front Est le 15 novembre 1943.

Il est alors retiré des opérations pour des tournées de propagande. En février 1944, le *Major* Walter Nowotny part se reposer comme *Kommodore* de la JG 101 en France. Le 26 septembre 1944, il forme le *Kommando* Nowotny, une unité expérimentale chargée de tester le Me 262 sous conditions opérationnelles. Il revendique trois nouvelles victoires avant de tomber à Achmer le 8 novembre 1944 d'une manière un peu mystérieuse, victime d'une panne, de sa propre *Flak* ou de chasseurs américains.

Son palmarès fait état de 258 victoires, dont 255 remportées sur le front de l'Est, et au moins un quadrimoteur, plus 22 victoires non confirmées. ■ CJE

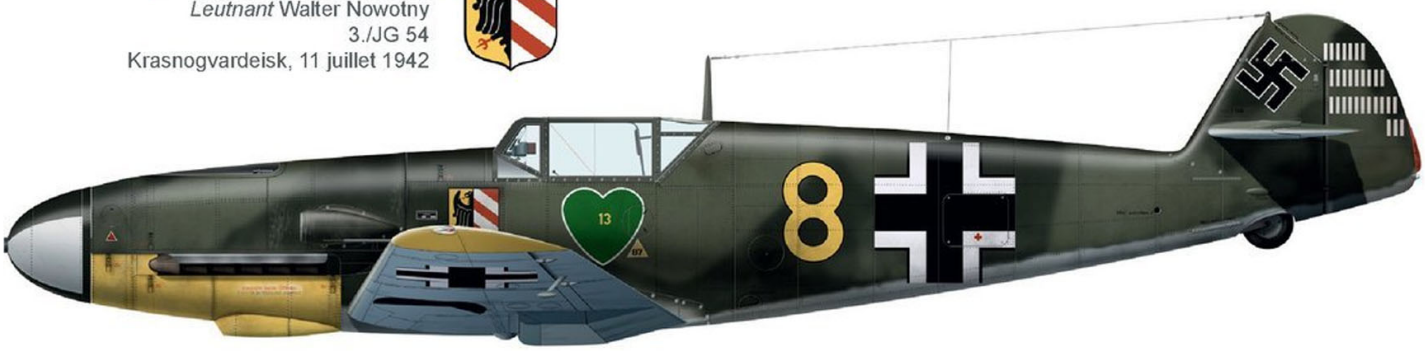


▲ Le *Hauptmann* Nowotny, le jour de la remise des Diamants pour sa *RK*. (DR)

▼ L'*Oberleutnant* Walter Nowotny, *Kommandeur* I./JG 54, à bord de son Fw 190 A-6 (WNr. 410004), rentre d'une mission du côté de Vitebsk à l'automne 1943. (Bundesarchiv Bild-624-5830-19/Unb. PK)

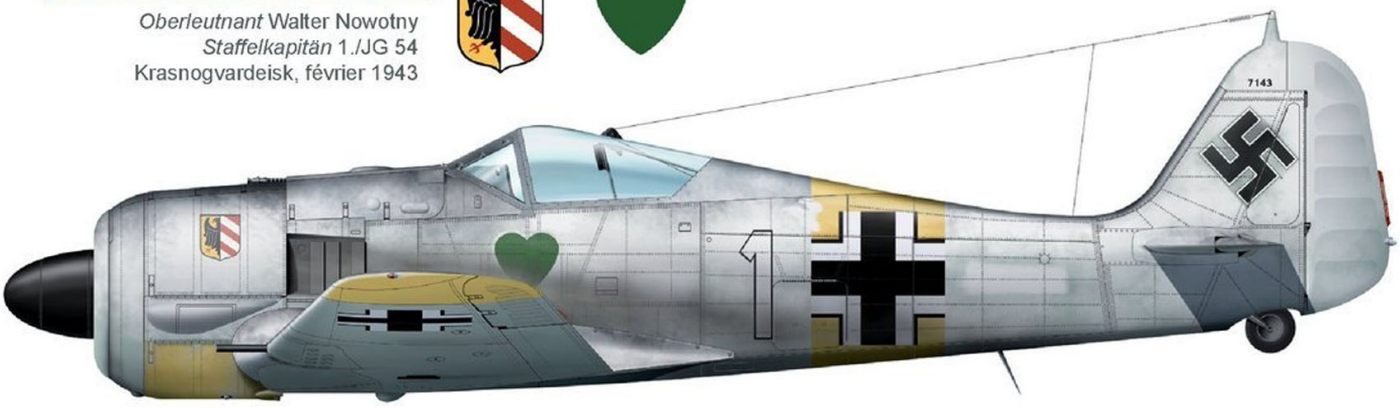
Messerschmitt Bf 109 F-4

Leutnant Walter Nowotny
3./JG 54
Krasnogvardeisk, 11 juillet 1942



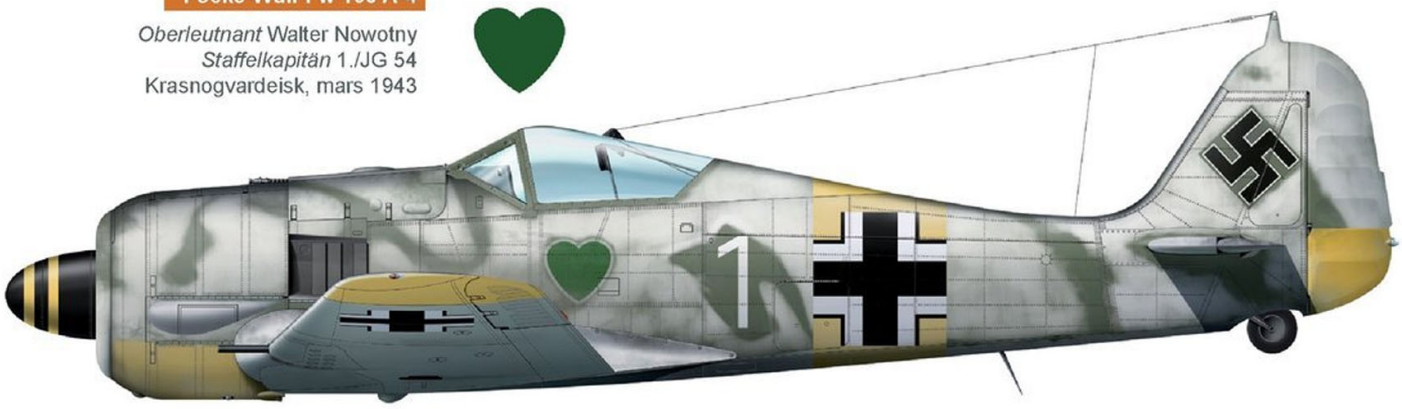
Focke-Wulf Fw 190 A-4 (WNr. 7143)

Oberleutnant Walter Nowotny
Staffelkapitän 1./JG 54
Krasnogvardeisk, février 1943



Focke-Wulf Fw 190 A-4

Oberleutnant Walter Nowotny
Staffelkapitän 1./JG 54
Krasnogvardeisk, mars 1943



Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 1501)

Oberleutnant Walter Nowotny
Staffelkapitän 1./JG 54
Bolschoje-Rudka, 18 août 1943

Walter Oesau

Ritterkreuz mit Schwertern

123 victoires

par C.J. Ehrengardt

Un leader d'exception

Avec 127 victoires, dont 74 remportées sur le front de l'Ouest, Walter Oesau compte parmi les plus grands as de la Luftwaffe. Aussi exigeant envers les autres qu'il l'était envers lui-même, il possédait une forte personnalité qui ne pouvait laisser personne indifférent.

DE L'ARTILLERIE À L'ESPAGNE

Walter Oesau [1] est né le 28 juin 1913 à Farnewinkel (Schleswig-Holstein) d'un père directeur de banque et d'une mère au foyer. Très jeune, il se passionne pour les sports mécaniques et, dès que son âge le lui permet, il s'achète une moto avec laquelle il terrorise les habitants de son village, tout en narguant le destin en refusant de porter un casque. Cependant, ce qui l'intéresse au plus haut point, si l'on peut dire, c'est l'aviation. Mais quand il fête son vingtième anniversaire, il n'existe toujours pas d'armée de l'Air officielle, et les perspectives de devenir pilote civil ont été réduites à néant par la crise économique qui a durement frappé l'Allemagne. Faute de mieux, il s'engage dans la Reichswehr en 1933 pour une durée de douze ans et est incorporé dans un régiment d'artillerie.

Toutefois, en 1934, le ciel s'éclaircit après l'arrivée au pouvoir de Hitler : la renaissance d'une aviation militaire n'est plus un fantasme mais une question de temps. Sa demande de devenir pilote est acceptée. Le *Fahnenjunker* Walter Oesau rejoint une *Deutschen Verkehrsfliegerschule* à Hanovre, une organisation paramilitaire déguisée en école pour pilotes de ligne. Il en sort un an et demi plus tard comme pilote de transport, mais avec la création officielle de la Luftwaffe (février 1935), ses aptitudes le font rapidement orienter vers une école de chasse, qu'il quitte en 1936 pour rejoindre le I./JG 132 Richthofen. Le 20 avril 1937, « Gulle », comme ses camarades le surnomment désormais [2], est promu officier (*Leutnant*).

En avril 1938, Oesau se porte volontaire pour l'Espagne. Il est affecté à la 3. J/88, commandée par un certain Werner Mölders. Il y reste jusqu'en février 1939, revendiquant 9 victoires en 130 missions de guerre, ce qui le classe à la cinquième place des as de la Legion Condor, *ex aequo* avec quatre autres pilotes (dont Otto Bertram et Herbert Ihlefeld). Il sera l'un des rares récipiendaires [3] de la *Spanienkreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten*.

Une anecdote mérite d'être contée : lors de son retour en Allemagne, on lui propose une place dans un avion qui rejoindra Berlin en à peine huit heures. Cependant, il échange son billet avec un autre pilote pour revenir au pays par train et bateau. Trois jours plus tard, au beau milieu de sa traversée de la Méditerranée, il apprend que l'avion qu'il aurait dû emprunter s'est abîmé en mer sans aucun survivant. À la personne qui lui apprend cette triste nouvelle, il demande « ein guter Whisky » !

Le passage de Walter Oesau au sein de la 3. J/88 ne sera pas neutre ; il est évident qu'il a totalement assimilé les enseignements de son chef d'escadrille, au point de les peaufiner à sa manière. Il sera, par la suite, considéré comme un remarquable tacticien par ses pairs.

LA GUERRE À L'OUEST

Début mars 1939, il retrouve son ancien groupe, qui est devenu I./JG 131, avant d'être rebaptisé I./JG 2 deux mois plus tard ; il est affecté au *Gruppenstab*. Le 15 juillet, il est promu *Oberleutnant* et, un mois et demi plus tard, nommé *Staka* à la 2. *Staffel* du I./JG 20, un groupe formé à la déclaration de guerre sous les ordres

du *Major* Siegfried Lehmann pour protéger la capitale du *Reich*. Ce *Gruppe* ne voit que peu l'aviation ennemie et ne remporte que deux victoires pendant la « Sitzkrieg », après s'être rapproché de la frontière hollandaise à Bönninghardt.

Lorsque la Wehrmacht frappe à l'Ouest le 10 mai 1940, c'est donc tout naturellement – et sous l'autorité de la JG 51 – que le I./JG 20 est engagé au-dessus des Pays-Bas et de la Belgique. « Gulle » revendique sa première victoire le 13 mai ; il obtient un doublé contre des Spitfire au-dessus de Dunkerque le 31 mai et ajoute deux autres victimes à son tableau de chasse avant la fin de la campagne de France.

Le 4 juillet 1940, le I./JG 20 est rebaptisé III./JG 51, et Walter Oesau est confirmé dans son poste de *Staka* de la nouvelle 7./JG 51. L'*Oberst* Theodor Osterkamp, *Kommodore* de la JG 51, lance alors son escadre dans ce qui deviendra la *Kanalkampf* (bataille de la Manche) : en s'en prenant aux convois qui cabotent le long des côtes anglaises, il force la RAF à monter au combat. Cette tactique permet à la JG 51 d'engranger de nombreux succès. Ainsi, le palmarès d'Oesau s'enrichit avec une grande régularité : 10e victoire le 19 juillet et 20e le 18 août. Deux jours plus tard, il devient le premier pilote de la JG 51 à recevoir la *Ritterkreuz*.

Le 24 août 1940, le départ du *Hauptmann* Hannes Trautloft vers d'autres horizons permet à Oesau de devenir *Kommandeur* du III./JG 51. Cela ne freine pas son activité – bien au contraire : au moment où il quitte son groupe, son palmarès fait état de 39 victoires ; il est alors le quatrième as de la Luftwaffe derrière Galland, Mölders et Wick.

Le 10 novembre 1940, il succède au *Hauptmann* Wilhelm Balthasar à la tête du III./JG 3. Sa 40e victoire lui permet de récolter les Feuilles de chêne (06.02.41), puis il en ajoute deux autres avant que, le 9 juin, son groupe ne quitte la France pour Moderowka (Pologne) avec ses nouveaux Bf 109 F-2. Oesau n'a pas apprécié ce changement de machine, trouvant le « Friedrich » insuffisamment armé et a décidé de conserver son E-4 jusqu'à ce que ses mécanos tombent en panne de rechanges.

[1] Son patronyme est souvent orthographié Ösau dans les communiqués de la Wehrmacht.

[2] Son surnom provient d'un conte pour enfant de sa région natale, intitulé *Gulle und Ille*.

[3] Ils ne sont que vingt-huit.

◥ Walter Oesau examine l'épave d'un Hurricane qu'il a abattu près de Desvres, le 5 février 1941 – il constitue sa 40e victoire, ce qui lui vaut de recevoir les Feuilles de chêne le lendemain. (PK)

▶ L'*Oberleutnant* Walter Oesau devant son « 13 » blanc du 1./JG 20 à Brandenbourg-Briest pendant la *Sitzkrieg*. (EN-Archives)

◀ Le *Hauptmann* Walter Oesau, tout juste nommé *Kommandeur* III./JG 3, a récupéré le Bf 109 E-4 (WNr. 1159) de son prédécesseur, le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar. Si l'avion a été repeint aux couleurs de son nouveau chef, les victoires de l'ancien ont été conservées. Desvres (Pas-de-Calais), novembre 1940. (Collection de l'auteur)

LA GUERRE À L'EST

S'il attend quarante-huit heures après le déclenchement de « Barbarossa » pour revendiquer ses deux premiers succès sur le nouveau front qui vient de s'ouvrir à l'Est, il va « scorer » de manière régulière, abattant quatre avions soviétiques le 26 juin 1941, six le 1er juillet, quatre le 8, cinq le 10 et sept le 12. Le 15 juillet, il est le troisième pilote allemand à atteindre les 80 victoires, ce qui déclenche immédiatement l'attribution des Glaives (3e soldat de la Wehrmacht ainsi honoré) et sa promotion au grade de *Major*. Le 24 juillet, en abattant sa 86e victime, il est touché par le mitrailleur d'un DB-3 et reçoit des éclats au genou et au visage. Il est alors retiré du front et renvoyé en France comme *Kommodore* de la JG 2 le 28 juillet 1941.
« Gulle » est crédité de 44 victoires sur le front de l'Est en moins d'un mois et demi.

RETOUR À LA « RICHTHOFEN »

Walter Oesau succède une nouvelle fois à Wilhelm Balthasar, mais cette fois dans des circonstances plus dramatiques, car ce grand as a été abattu et tué le 3 juillet 1941. Il retrouve son ancienne unité à Saint-Pol-Brias (Pas-de-Calais). La *Stabschwarm* de la Richthofen constitue probablement ce qui se fait de mieux en la matière avec les *Oberleutnante* Rudolf Pflanz (19 vict. au moment de l'arrivée du nouveau *Kommodore*) et Erich Leie (21 vict.), et le *Feldwebel* Günther Seeger (12 vict.) ; les deux premiers décrochent la *Ritterkreuz* le 1er août 1941. Oesau entre vite dans la danse, s'offrant son 87e succès le 10 août, puis revendiquant cinq Spitfire deux jours plus tard. Le 26 octobre 1941, « Gulle » est le troisième pilote allemand à atteindre le nombre magique de 100, ce qui entraîne automatiquement son interdiction de vol ; il passera outre à de nombreuses occasions, mais son palmarès s'en ressentira.
Forcément, l'année 1942 est nettement moins fructueuse, puisque Walter Oesau ne revendique que trois victoires (dont un B-17 le 20 décembre). Elle commence d'ailleurs assez mal, « Gulle » étant impliqué dans une collision au sol avec un équipier à Brest-Guipavas le 9 janvier ; le choc est rude, mais les deux pilotes s'en sortent indemnes. Dans le courant du mois de juin, le *Stab*/JG 2 touche son premier Fw 190 A-3, malgré les réticences du *Kommodore* qui préfère le Bf 109, avec lequel il explique faire davantage corps ; il a retardé autant qu'il l'a pu la transformation de la *Stabschwarm* et a même conservé son Bf 109 F-4 jusqu'à ce qu'il n'ait plus vraiment le choix.
Le 1er février 1943, il est promu *Oberstleutnant*. Il revendique deux B-17 (04.04 et 29.05), puis cède son commandement au *Major* Egon Mayer le 25 juin 1943. Il est nommé *Jagdfliegerführer* 4 à titre temporaire et prend ses quartiers à Rennes. Le 22 septembre, il est transféré à l'état-major du XII. *Fliegerkorps* à Zeist, près d'Utrecht, l'un des commandements chargés de la défense du *Reich*.

▲ Le *Kommandeur* du III./JG 3 de retour d'une mission sur le front de l'Est en juillet 1941. (PK)

◥ Le *Kommodore* entouré de ses ailiers de la *Stabschwarm*. De gauche à droite : *Oberleutnant* Erich Leie (118 vict., RK, † 07.03.45), *Major* Walter Oesau, *Leutnant* Rudolf Pflanz (56 vict., RK, † 31.07.42) et *Oberfeldwebel* Günther Seeger (56 vict., RK). (PK)

◀ Walter Oesau sur le terrain avancé de Polonnoye (Ukraine) en juillet 1941. Il porte toutes ses décorations, y compris la *Spanienkreuz in Gold mit Schwertern und Brillanten*. (E-N Archives)

RETOUR AU FRONT

Le 8 octobre 1943, l'*Oberstleutnant* Hans Philipp, *Kommodore* JG 1, est abattu et tué ; il est remplacé à titre intérimaire par Hermann Graf. Début novembre, l'interdiction de vol notifiée à Oesau est levée afin qu'il puisse prendre la tête de cette escadre, dont le *Geschwaderstab* est basé à Deelen. La JG 1 est impliquée à plein temps dans la défense du *Reich* face aux quadrimoteurs américains ; pour l'heure, leur escorte est impuissante à les accompagner au-dessus d'Aix-la-Chapelle, mais si les *Viermots* passent de sales quarts d'heure face à la chasse allemande, ils savent se rebiffer, comme l'a prouvé la mort de Hans Phillip. La *Stabschwarm* vole alors sur Fw 190 A-6/A-7, mais le *Kommodore* finira par obtenir des Bf 109 G-6 en mars 1944.
Le 10 janvier 1944, Oesau reçoit la *Deutsches Kreuz in Gold* – étonnamment, il ne semble jamais avoir été proposé pour les Diamants à sa Croix de chevalier. Le 10 février, il revendique un B-17 et un P-47 (ses 108e et 109e victimes) et le 8 mai un P-47 – ce sera sa 118e et dernière victoire homologuée.

Deux jours plus tard, Walter Oesau attrape une mauvaise grippe ; ce genre de virus peut être particulièrement actif et dévastateur sur un organisme affaibli par la fatigue et le stress accumulés lors de dures missions à répétition. Le lendemain, 11 mai 1944, il est cloué au lit par une forte fièvre.
Ce jour-là, la *Eighth Air Force* monte deux raids (missions n° 350 et 351), que l'on pourrait qualifier de relativement anodins ou modérément ambitieux, impliquant un millier de quadrimoteurs et à peu près autant de P-38, P-47 et P-51, qui visent des nœuds ferroviaires et des gares de triage en France et en Belgique – pas de quoi mobiliser la totalité de la défense du *Reich*. D'ailleurs, le I. *Jagdkorps*, qui a fait décoller quelque 250 chasseurs, décide sagement de les rappeler quand les objectifs des *Viermots* sont clairement identifiés – tous les pilotes, sauf quelques-uns qui ont maille à partir avec l'escorte, regagnent leurs terrains de départ sans encombre. Or, parmi ceux qui en décousent avec les chasseurs américains se trouve la *Stabschwarm* de la JG 1.

Messerschmitt Bf 109 E-4 (WNr. 1559)

Hauptmann Walter Oesau
Kommandeur III./JG 3
Desvres, novembre 1940

Il s'agit de l'avion que l'ancien *Kommandeur*, Wilhelm Balthasar, a légué à son successeur (cf. Aéro-Journal n° 34, p. 44). Si l'appareil a été repeint, les marques de victoire ont été conservées.

Tout aurait pu en rester là si Hermann Göring ne s'était pas mis dans la tête de superviser l'action de la chasse allemande depuis le PC de la *Luftflotte Reich* à Berlin-Wannsee. À l'annonce du double raid, dont personne ne peut encore prédire la destination, il téléphone à Paderborn et tombe sur l'aide de camp d'Oesau **[4]** :

- Est-ce que le *Kommodore* a décollé ?
- Non, *Herr Reichsmarschall*, il est au lit avec de la fièvre.
- Ah ! je vois... encore un qui se planque parce qu'il a la trouille !

Les propos de Göring sont aussitôt rapportés à Oesau. Celui-ci, profondément vexé par cette remarque désobligeante et contrairement au conseil du médecin de l'escadre, décide de prendre la tête de sa *Stabschwarm*. Il est aux environs de 17h00 quand son Bf 109 G-6/AS (WNr. 20601), arborant sur les flancs un « 13 » vert, prend l'air avec les trois autres appareils de sa section d'état-major. Ils sont accompagnés par d'autres Bf 109 G-6 appartenant au III./JG 1, menés par l'as autrichien Hartmann Grasser.

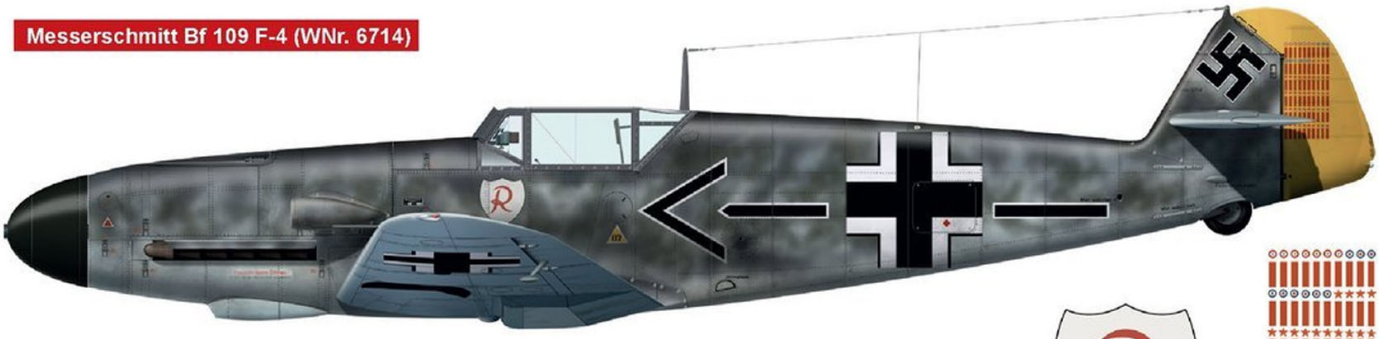
Ce qui s'est passé ensuite est encore entouré d'un certain mystère. La seule certitude, c'est qu'Oesau s'est écrasé à 10 km à l'ouest de Saint-Vith (Belgique), dans le massif de l'Eifel ; son corps sera retrouvé à plus de dix mètres de l'épave. Heinz Bär (qui lui succédera à la tête de la JG 1), venu identifier la dépouille, note que « Gulle » a été tué par un obus explosif et non lors de l'impact au sol. Par une étrange ironie du sort, le *Generalleutnant* Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, avait appelé Paderborn quelques minutes après le décollage de la *Stabschwarm* pour signifier à Oesau une nouvelle interdiction de vol et l'informer qu'il était muté à son état-major !

Plusieurs hypothèses ont été émises à propos de la manière dont Oesau a été abattu, mais la plus convaincante reste celle de Steve Blake, l'historien officiel du 354th *Fighter Group*, publiée en français dans une ancienne version d'*Aéro-Journal* **[5]** : un tir chanceux déclenché à la limite de la portée des armes de son P-38 par le *1st Lieutenant* James L. « Pappy » Doyle, chef du *Green Flight* du 428th *Fighter Squadron*, 474th *Fighter Group* (*Ninth Air Force*).

▲ Les 2 photos ci-dessus : L'un des Bf 109 F-4 du *Kommodore* à Saint-Pol-Brias à l'été 1941. Oesau, qui se plaignait du trop faible armement du « Friedrich », avait fait installer deux MG 151/20 en gondole sous les ailes d'au moins l'un de ses appareils (Bf 109 F-4/R1) – la *Stabschwarm* comptait quatre pilotes et... huit avions.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

▼ Un Fw 190 A-3 de la *Stabschwarm* JG 2 à Beaumont-le-Roger. Il s'agit selon toute vraisemblance de la monture personnelle de Günther Seeger.
(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

Messerschmitt Bf 109 F-4 (WNr. 6714)



Appareil attribué au *Major* Walter Oesau à sa prise de commandement de la JG 2 (20.07.41) ; toutefois, il porte 60 marques de victoire sur le gouvernail, alors que le palmarès d'Oesau était de 86 à son arrivée.

Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 1230)

Oberstleutnant Walter Oesau
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger (Eure), juin 1943

Messerschmitt Bf 109 G-6/AS (WNr. 20601)

Oberst Walter Oesau
Kommodore JG 1
Paderborn, 11 mai 1944

UN GRAND CHEF

Walter Oesau est inhumé au cimetière de Meldorf, bourg proche de son village natal, après avoir été promu *Oberst* à titre posthume. Son palmarès fait état de 127 victoires homologuées (dont 9 en Espagne) en 430 missions de guerre. Si l'on neutralise les 130 missions exécutées avec la Legion Condor, « Gulle » a donc remporté 118 victoires en 300 sorties opérationnelles : un taux de réussite assez remarquable, quand bien même son palmarès aurait été quelque peu gonflé par des revendications optimistes !

Le plus grand hommage qui lui sera rendu sera de baptiser la JG 1 « Oesau » ; seule la JG 51 « Mölders » connaîtra le privilège de porter le nom d'un de ses anciens *Kommodores*.

[4] *More Luftwaffe Fighter Aircraft in Profile* – C. Sundin & C. Bergström – Schiffer Publ., Atglen, 2002.

[5] *Aéro-Journal* n° 5 (février 1999), article repris dans *Aéro-Journal* n° 48 (avril 2006).

[6] Voir la biographie de Heinz Bär dans ce même numéro.

Petit et trapu physiquement, Oesau manifestait un tempérament plutôt carré. Son sens de la discipline et de l'organisation a certainement contribué à faire de la JG 2 la meilleure escadre du front de l'Ouest pendant le temps qu'il l'a commandée. « Son style de management fut à la base de la réussite de la JG 2 », écrira l'historien Robert Randall. « Il était partout à la fois, stimulant, encourageant, recadrant chacun, toujours dans l'urgence. Il restait à son poste de commandement jusqu'à la dernière seconde avant de décoller pour être sûr qu'il possédait les renseignements les plus récents pour conduire sa formation au combat. » Il était autant aimé que craint par ses hommes, car aussi dur avec eux qu'avec lui-même, mais, selon certains témoignages, il en était aussi très proche et pouvait se montrer très protecteur ; la manière dont il s'est personnellement impliqué auprès de Göring pour tirer Heinz Bär du placard est assez éloquente à ce sujet [6].

Bien que portant en permanence toutes ses décorations, il n'était pas du genre ostentatoire et abandonnera peu après son arrivée à la tête de la JG 2 l'habitude très répandue chez les pilotes de chasse de peindre leur palmarès sur la queue de leurs avions.

Une anecdote rapportée par un ancien mécano de la JG 2 montre une facette de son caractère : un jour, il oublia son casque léger d'été sur un siège du Ju 52 de liaison. Il fut retrouvé par un pilote qui l'échangea sans rien dire avec le sien, un casque lourd en cuir de quelques pointures plus petit. Lors de l'alerte suivante, comme à son habitude, Oesau récupéra son casque en quatrième vitesse et s'aperçut aussitôt de l'échange. Le rugissement qu'il poussa ne présageait rien de bon à son retour… Et en effet ! Fou de rage, Oesau, qui portait encore les marques rouges laissées par le casque trop petit, convoqua tous les mécaniciens et leur infligea huit jours d'exercices matinaux (de 6 à 7 heures du matin), qu'il dirigea personnellement. Plus jamais personne ne perdit des yeux l'équipement du *Kommodore* !

Walter Oesau fait partie des leaders d'exception de la *Jagdwaffe*, au même titre que Werner Mölders, dont il a partagé le même goût pour l'étude des tactiques de combat. S'il n'avait pas été interdit de vol pendant deux ans, il fait peu de doute que son palmarès aurait été très impressionnant. ■

▲ Walter Oesau savoure un instant de repos avec son chien. Beaumont-le-Roger, été 1943. (© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

◤ Il semble plus que probable que cette image, extraite de la cinémitrailleuse d'un chasseur américain, montre le Bf 109 G-6/AS de Walter Oesau. Tout concorde : la livrée entièrement RLM 76 appliquée à ce modèle, le « 13 » foncé (vert ?) et la bande rouge de la JG 1 entourant le fuselage arrière. En revanche, deux détails ne concordent pas : l'angle et la distance de la prise de vue ; en effet, « Gulle » a été atteint sur le côté gauche par un tir lointain. Cette photo, prise du côté droit à courte distance, montre que l'avion vient d'être touché dans la région du moteur (un débris s'envolant sur le côté droit du cliché). L'appareil semble survoler un aérodrome. (US NARA)

▲ En haut : Visite de l'*Oberst* Walter Grabmann, *Kommandeur* 3. *Jagddivision*, à la JG 1 au printemps 1944. À gauche, le *Major* Heinz Bär, récemment promu *Kommandeur* II./JG 1, et, à droite, l'*Oberst* Walter Oesau, *Kommodore*. (E-N Archives)

Joseph Priller

Ritterkreuz mit Schwertern

101 victoires

par Vincent Bernard & Yann Mahé

L'as de cœur

« Le plus grand moment dans l'histoire de la Luftwaffe ! » Cette fameuse boutade, prononcée dans un rire forcé et cynique tout en mitraillant les plages du débarquement en Normandie, a propulsé la personnalité de Josef « Pips » Priller dans la culture populaire. Sans le film *Le Jour le plus long*, cet as allemand serait resté méconnu, alors qu'il est sans conteste l'un des tout meilleurs : à l'instar de Galland, Mayer, Müncheberg et de Marseille, il appartient en effet au cercle très fermé des pilotes ayant remporté plus de 100 victoires (dont 68 Spitfire, record absolu !) uniquement face aux aviations des Alliés occidentaux.

Rapidement surnommé « Pips » par ses camarades, ce Bavarois né à Ingolstadt le 27 juillet 1915 est appelé à effectuer son service militaire à l'âge de 20 ans et intègre le 19. *Infanterie-Regiment* de Munich en tant qu'élève-officier (*Fahnenjunker*). Mais en octobre 1936, il est versé dans la Luftwaffe. L'homme entame sa formation de pilote de chasse à Salzwedel et y fait preuve d'un tel enthousiasme et d'une telle technique qu'il est promu *Leutnant* le 1er avril 1937 et est affecté, le jour même, à la *Jagdgeschwader* 135, qu'il quitte rapidement pour la JG 71. Au sein de cette unité, Priller se familiarise avec les divers biplans de chasse de la jeune Luftwaffe, comme le Heinkel He 51 et l'Arado Ar 68, avant de passer sur les premières versions du Messerschmitt Bf 109. À son grand dam, il ne participe pas à la campagne de Pologne, son escadre n'ayant pas été conviée à l'« ouverture du bal » de septembre 1939. Le 1er octobre, la JG 71 est rebaptisée II./JG 51 [1], « Pips » étant nommé à cette occasion *Staka* de la 6. *Staffel*.

[1] Notez que l'escadre tout entière est confiée aux bons soins de l'*Oberstleutnant* Theodor Osterkamp, 47 ans, as aux 32 victoires en 1917 et 1918 et l'un des rarissimes pilotes qui pourront s'enorgueillir de ce titre lors des deux guerres mondiales.

À la fin du mois, l'escadre rejoint le front de l'Ouest et le terrain d'Eutingen, près de Stuttgart. Pendant la *Sitzkrieg*, le groupe connaît plusieurs redéploiements et dispersions sur divers terrains de la région, notamment à Friedrichshafen ou à Böblingen.
Pour Priller, la guerre ne débute véritablement qu'en mai 1940, lorsque la Wehrmacht passe à l'offensive à l'Ouest. Alors que les opérations aériennes dans le ciel français ont commencé depuis deux semaines, seul le I./JG 51 a été déployé au plus près du front. Ce n'est que le 26 mai que l'escadrille de Priller est mise en alerte à son tour pour former l'avant-garde du II. *Gruppe* sur le terrain belge d'Emptinne, au sud de Namur, en préparation de la réduction de la poche de Dunkerque. L'ensemble du II./JG 51 rejoint deux jours plus tard, le 28 mai 1940. C'est ce jour-là que « Pips » Priller connaît son baptême du feu. Et de quelle manière !

▼ Priller en compagnie de Kurt Tank lors d'une visite du directeur général et chef du bureau d'études de Focke-Wulf à Wewelghem en septembre 1942.
(E-N Archives)

Messerschmitt Bf 109 E-1

Leutnant Josef Priller
Stab I./JG 51
Speyer, octobre 1939

Messerschmitt Bf 109 E-4 (WNr. 5057)

Oberleutnant Josef Priller
Kapitän 6./JG 51
Mardyck (Nord), 18 octobre 1940

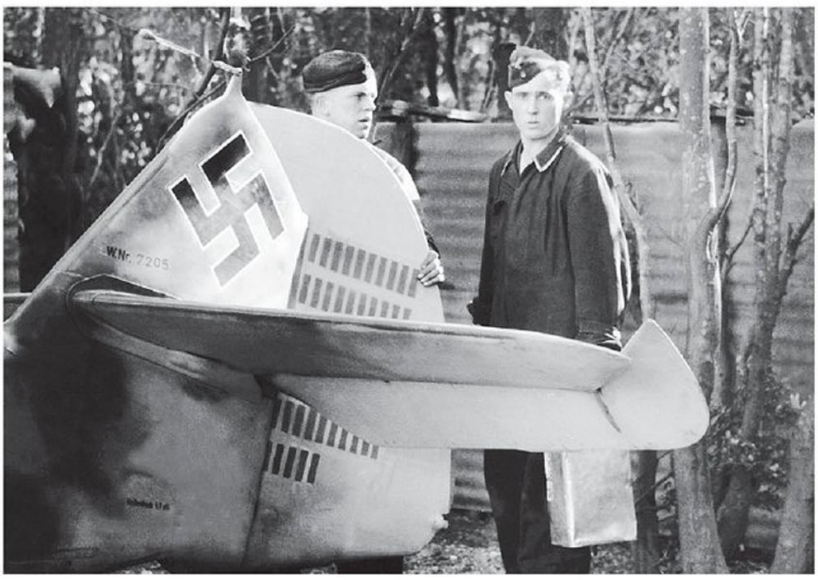
En mission au nord-ouest de Dunkerque en milieu de journée, sa 6. *Staffel* s'adjuge quatre victoires, dont un doublé personnel du *Staka*, qui envoie au tapis un Spitfire puis un Hurricane à trois minutes d'intervalle. Ce premier succès lui vaut la Croix de fer 2e classe. Le 2 juin, Priller abat son premier avion français, un Curtiss H-75A, au sud-ouest de Dunkerque, score auquel s'ajoute, six jours plus tard, un nouveau doublé au-dessus d'Abbeville, en l'espèce deux Bristol Blenheim. Le 25 juin, jour officiel de l'armistice avec la France, Priller s'offre une sixième victoire non loin de Desvres, dans le Pas-de-Calais, contre un Spitfire. C'est son second succès sur un appareil de ce type. Le pilote allemand n'a pas encore la réputation de « tueur de Spit » qui sera bientôt la sienne, mais le moins que l'on puisse dire c'est qu'il a déjà appris à dompter la « bête » qui sera fatale à nombre de ses camarades au-dessus de la Manche quelques semaines plus tard.

C'est justement à Desvres, à l'est de Boulogne, que le II./JG 51 s'installe lorsque la bataille d'Angleterre débute. Entre le 14 juillet et le 26 août, le Bavarois envoie au tapis pas moins de neuf Spitfire et Hurricane. À l'issue de l'*Adlerangriff*, point culminant de la bataille d'Angleterre ô combien coûteux pour la Luftwaffe, le II./JG 51 a besoin de souffler. Tant et si bien que le groupe de Priller est mis au vert à Jever, en Basse-Saxe, avant d'être transféré sur le terrain danois d'Aalborg en septembre. Alors que le « Blitz » ensanglante Londres et les principales villes du Royaume-Uni, le *Gruppe* fait son retour dans le nord de la France (à Mardyck, près de Dunkerque) au tout début du mois d'octobre. Le 7 octobre, lors de deux missions successives, l'*Oberleutnant* Priller abat deux nouveaux Spitfire au-dessus du Kent et de la Tamise, puis s'offre un nouveau doublé, une semaine après, du côté de Douvres. Le 24, il passe la barre des 20 victoires en s'adjugeant un Hurricane dans le sud-est de l'Angleterre. Cette victoire lui vaut, deux jours plus tard, la remise de la *Ritterkreuz*.

En novembre, « Pips » Priller est muté au sein de la JG 26 « Schlageter » à la demande de son *Kommandeur*, Adolf Galland, et reçoit

◀ Ci-contre et en haut ◥ Photographié à diverses dates de la fin d'année 1941, le Bf 109 F-4 (WNr. 7205) « 1 blanc » de l'*Oberleutnant* Josef Priller, *Staffelkapitän* 1./JG 26. On voit ses mécanos poser près de la queue de l'appareil portant 55 barres de victoire, ce qui situe la photo après le 21 octobre, et une équipe de la *Propaganda-Kompanie* filmer à Saint-Omer–Arques le 25 novembre. (E-N Archives)

◥ Au milieu : Le *Hauptmann* Josef Priller, photographié à Coquelles le 6 décembre 1941, le jour où il est nommé *Kommandeur* du III./JG 26. À cette date, il compte 58 victoires. On note la *Ritterkreuz mit Eichenlaub* autour de son cou. (E-N Archives)



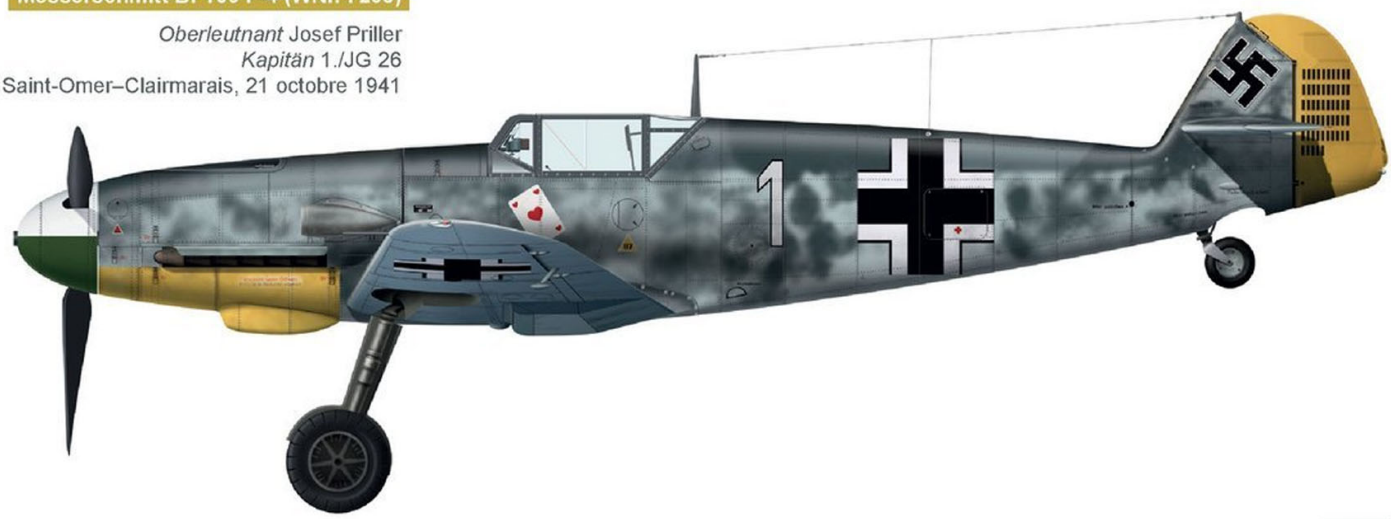
le commandement de la 1. *Staffel*, équipée en Bf 109 E-7. C'est au sein de cette escadre, dont il va partager le destin durant plus de quatre ans, que le pilote va se couvrir de gloire, mais après une longue disette ! L'unité est placée en seconde ligne à Abbeville, et, après une période de mise au vert à Dortmund en février 1941, suivie, en avril, d'un passage de deux mois à Brest-Guipavas – là encore sans victoire pour Priller –, elle stationne à Saint-Omer à partir de juin, où les escadrilles reçoivent des Bf 109 F-4. C'est à bord de cette « monture » que Priller s'affirme comme LE « tueur de Spit » incontesté de la Luftwaffe : entre le 16 juin et le 8 novembre 1941, il abat en effet pas moins de 38 avions de la RAF (dont 36 Spitfire !) – victoires n° 21 à 58 –, soit une moyenne d'une victoire tous les quatre jours… Avec de tels exploits, ce même si les projecteurs des *Propaganda-Kompanien* sont désormais davantage tournés à l'Est, la récompense ne tarde pas : Priller est décoré des Feuilles de chêne (28e soldat de la Wehrmacht à obtenir ce privilège) le 20 juillet, puis de la Croix allemande en or en décembre en même qu'il est élevé au grade de *Hauptmann* et est promu à la tête du III. *Gruppe* de la JG 26. Basée à Coquelles, l'unité du *Gruppenkommandeur* abandonne en janvier 1942 ses « Friedrich » pour des Focke-Wulf Fw 190 A-1 et A-2, dont la première action est l'opération « Donnerkeil » (protection des croiseurs de bataille *Prinz Eugen*, *Gneisenau* et *Scharnhorst* entre Brest et les ports allemands). Après deux autres victoires sur des Spitfire en mars (les 27 et 28), Priller et ses pilotes gagnent le terrain belge de Wevelghem, au nord de Tourcoing, où ils vont demeurer jusqu'à la fin de l'année.

Là, l'as bavarois renoue avec le succès après ces quelques mois de victoires éparses. Il en enregistre sept en avril, quatre en mai, deux en juin et une seule en juillet (victoire n° 75), tous des Spitfire des No. 65 et 313 *Squadrons*. Durant l'opération « Jubilee », le débarquement canadien à Dieppe, le 19 août 1942, Priller ne triomphe sur aucun adversaire, mais il lave cet affront deux jours plus tard en descendant un Spitfire au large de Gravelines, puis un autre le 29 au large du cap Gris-Nez.

Le 9 octobre, le *Gruppenkommandeur* abat son premier quadrimoteur américain : un B-17 du 306th *Bomber Group* près de Roubaix. Le 20 décembre, il réédite cette performance en descendant un autre B-17 – 81e victoire – du 91st *Bomber Group* au-dessus de la baie de Seine. C'est sa dernière victoire en tant que commandant du III. *Gruppe*. En effet, le 11 janvier 1943, à 27 ans, il est propulsé à la tête de la JG 26 avec le grade de *Major*. Avec des moyens limités (elle est rapidement amputée du I. *Gruppe*, expédié sur le front de l'Est), la JG 26 est en première ligne face aux vagues de bombardiers américains qui se ruent vers leurs objectifs d'Europe occupée. En dépit du faible nombre de victoires engrangées par leur chef entre janvier et avril 1943 (seulement trois : 2 Spitfire et 1 B-17), les « Abbeville Boys », comme les appellent avec grand respect leurs adversaires alliés, cumulent les victoires, même si les pertes ne les épargnent pas.

Messerschmitt Bf 109 F-4 (WNr. 7205)

Oberleutnant Josef Priller
Kapitän 1./JG 26
Saint-Omer–Clairmarais, 21 octobre 1941



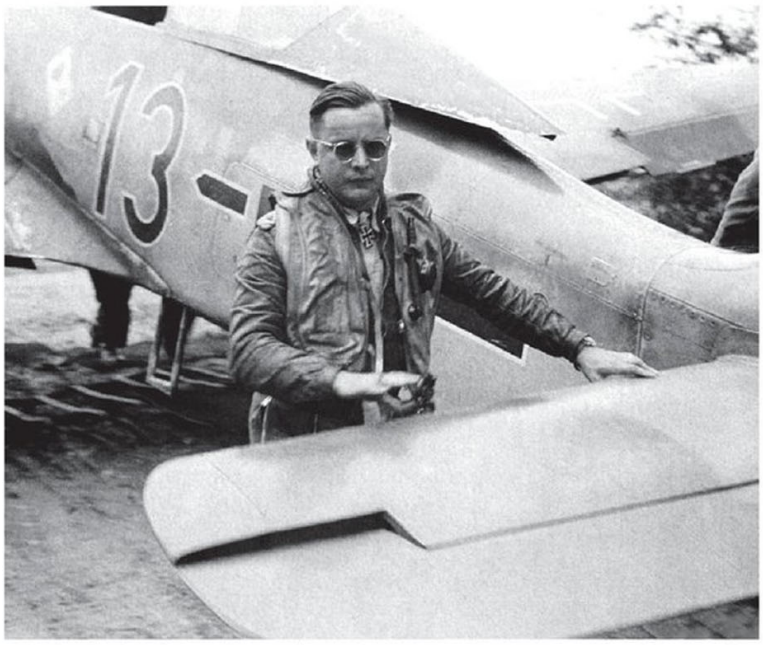
Focke-Wulf Fw 190 A-3 (WNr. 0552)

Hauptmann Josef Priller
Kommandeur III./JG 26
Wewelghem, fin août 1942

Mais pour Priller, celles-ci ne peuvent être comblées à n'importe quel prix. Ainsi, celui qui ne passe pas inaperçu lors de ses déplacements à bord de son magnifique cabriolet-sport BMW 327/55, d'un rouge que n'aurait certainement pas renié Manfred von Richthofen, reçoit en renfort, en février, le III./JG 54 prélevé de l'*Ostfront* pour combler le départ du I./JG 26, mais il s'oppose à son activation après avoir inspecté l'entraînement de ses pilotes : il refuse d'endosser la responsabilité de les envoyer à une mort certaine tant ils sont formatés aux tactiques de la guerre aérienne à l'Est, qui s'avèrent totalement inadaptées contre la RAF et l'USAAF.

En mai 1943, la « forte tête » s'adjuge quatre victoires, dont un doublé (B-17 et Spitfire) le 13 et son premier P-47 Thunderbolt trois jours plus tard. Le mois suivant, il ajoute deux B-17 à son tableau de chasse (victoires n° 90 et 91). Nommé au grade d'*Oberstleutnant* en août, « Pips » Priller descend encore un B-17 au cours du mois et termine l'année avec 95 victoires.

Au printemps 1944, les Alliés intensifient leurs préparatifs pour le débarquement, en même temps que les quadrimoteurs sont principalement affectés à la destruction du potentiel industriel du *Reich*. Ce sont les chasseurs-bombardiers et les bimoteurs des 2nd et 9th *Tactical Air Forces* qui se chargent



Focke-Wulf Fw 190 A-8

Oberstleutnant Josef Priller
Kommodore JG 26
Lille-Nord, 6 juin 1944

de matraquer les objectifs identifiés dans le nord de la France et en Belgique, appareils bien plus agiles que les lourds B-17 et B-24, ce qui rend plus difficile la tâche de la JG 26, dont les escadrilles devant combler le départ d'autres unités rappelées pour le *Reichsverteidigung* sont de plus en plus dispersées. Tant et si bien que Priller abat sa première victime de l'année seulement le 13 avril (un B-17). L'as allemand est ensuite le protagoniste de l'épisode qui devait le faire entrer dans la légende. N'ayant pu empêcher, malgré ses coups de gueule à l'intention de ses supérieurs, la dispersion de sa *Geschwader* pour soustraire ses *Gruppen* aux raids de plus en plus intensifs des Alliés (le I./JG 26 est envoyé à Reims, le II./JG 26 au Pays basque et le III./JG 26 à Metz), « Pips » Priller est informé de l'« Invasion » aux premières heures du 6 juin 1944. Demeurés seuls à Bondues, près de Lille, au PC de la JG 26, l'as et son ailier Heinz Wodarczyk décollent à 8 heures à bord de leurs Fw 190 A-8 et effectuent une unique passe de mitraillage sur « Sword Beach ». Cette sortie n'est pas, contrairement à une idée fort répandue, la seule de la Luftwaffe contre la tête de pont alliée en Normandie, mais elle est la plus emblématique.

Le lendemain, 7 juin, Priller abat deux chasseurs américains : un P-51 Mustang au nord de Caen et un P-47 Thunderbolt au-dessus d'Évreux. Quatre jours plus tard, il triomphe d'un P-38 Lightning du 55th *Fighter Group* à Compiègne et, le 15, d'un B-24 Liberator entre Dreux et Chartres. Le 2 juillet, l'as ajoute les Épées à sa Croix de chevalier de la Croix de fer. Alors que le front allemand s'effondre à l'Ouest, la JG 26 est repliée en Allemagne pour la défense du *Reich*. C'est dans ce contexte que, le 12 octobre, l'*Oberstleutnant* Josef Priller remporte son ultime succès personnel en envoyant au sol un P-51 du *357th Fighter Group* au-dessus de Wunsdorf ; sa 101e et dernière victoire, toutes remportées sur le front de l'Ouest – un palmarès d'exception ! Priller participe ensuite à la désastreuse opération « Bodenplatte » le 1er janvier 1945, jour de sa promotion au grade d'*Oberst*. En marge de l'offensive des Ardennes, il doit conduire ce qu'il reste des escadrilles de la JG 26 et du III./JG 54 contre les aérodromes alliés de Bruxelles, Évère et Grimbergen. Mais l'opération tourne au fiasco, notamment en raison des tirs fratricides de la *Flak* – qui n'a pas été prévenue pour préserver la surprise –, fatals au fidèle ailier de Priller, l'*Unteroffizier* Heinz Wodarczyk (2 victoires personnelles). Avec 24 Fw 190 abattus sur les 60 engagés, le Bavarois accuse le coup.

Après 1 307 missions de combat, sa carrière opérationnelle, l'une des plus prestigieuses de la Luftwaffe, s'arrête ici, puisqu'il est nommé, le 28 janvier, inspecteur de la *Jagdwaffe* pour le front de l'Ouest, poste qu'il occupe jusqu'à la fin du conflit sans pouvoir, d'aucune manière, renverser le cours d'une situation perdue depuis bien longtemps. Après la guerre, l'as se reconvertit dans les affaires et épouse l'héritière de la brasserie S. Riegele d'Augsbourg, dont il devient par la suite le directeur. Sollicité comme conseiller technique pour le tournage du film *Le Jour le plus long* de Darryl F. Zanuck, il meurt d'un infarctus le 20 mai 1961 à Böbing, dans sa Bavière natale. ■

◀ Les deux photos :
L'*Oberstleutnant* Josef Priller, qui rentre d'une mission sur le terrain de Boissy-le-Bois avec son Fw 190 A-8 vers le 23 juin 1944, incarnera à lui seul l'impuissance de la Luftwaffe face à l'armada alliée qui déferle sur la Normandie lors du fameux « jour le plus long ». (E-N Archives)

▶ Aucune biographie de « Pips » Priller ne saurait être complète sans une vue de son magnifique cabriolet BMW 327 rouge vif. Accessoirement, on remarquera son Fw 190 A-6 (WNr. 530120) portant désormais le code tactique « 13-point ». (E-N Archives)

Günther Rall

Ritterkreuz mit Schwertern

275 victoires

par Yann Mahé

« Le pilote de verre »

À la différence d'Hartmann et de Barkhorn, les deux seuls as à le devancer dans le classement des plus grands pilotes de chasse de l'histoire, Günther Rall n'est pas adepte du tir à bout portant, c'est un expert du tir de loin avec correction [1], comme Marseille.

[1] Le pilote calcule le tir en fonction de la position à laquelle se trouvera l'avion quand la rafale le frappera. Il s'agit de l'une des tactiques de combat les plus difficiles à maîtriser pour un pilote de chasse.

Né le 10 mars 1918 à Gaggenau, en Forêt Noire, Rall est élevé dans une famille protestante très pieuse, se nourrit de la lecture des romans d'Ernst Jünger et s'épanouit chez les scouts, au sein desquels il cultive le goût de l'aventure. Dans la fièvre patriotique qui s'empare de l'Allemagne, le jeune homme rêve de devenir officier et réussit le concours d'admission dans la Heer en 1936 : il intègre l'*Infanterie-Regiment* 13 comme *Fahnenjunker*. Après son passage à l'académie de Dresde, il demande son affectation dans la Luftwaffe, l'obtient et devient élève-pilote à la *Flugzeugführerschule* de Neubiberg. Promu *Leutnant* en septembre 1938, il choisit la chasse et est affecté à la 4./JG 52, qui est alors transformée sur Bf 109 E. L'escadre ne participe pas à la campagne de Pologne, et c'est donc en mai 1940, lors de la *Westfeldzug*, que Rall fait son baptême du feu. Ce 18 mai, il abat en combat tournoyant un Curtiss H-75A du GC II/5. C'est, du reste, sa seule victoire à l'Ouest en 1940, car le pilote badois sort bredouille non seulement du reste de la campagne de France, mais aussi de la bataille d'Angleterre, durant laquelle la 8. *Staffel*, dont il a pris le commandement le 25 juillet avec le grade d'*Oberleutnant*, ne brille guère face à la RAF. En outre, le III./JG 52 tout entier est transféré en Allemagne dès octobre, expédié en Roumanie puis en Crète lors de l'opération « Merkur », déclenchée en mai 1941, durant laquelle les Bf 109 du groupe appuient la progression au sol des *Fallschirmjäger* et des *Gebirgsjäger*. Le mois suivant, Rall participe à l'opération « Barbarossa » en protection des puits de pétrole de Ploesti et du terminal pétrolier portuaire de Constanza. Après une première victoire sur un bimoteur (un Toupolev SB-2) le 24 juin, il s'en adjuge un par jour jusqu'au 26. Les missions de protection des installations pétrolières roumaines par la 8./JG 52 sont si efficaces que le maréchal Antonescu remet à Rall l'ordre du Mérite. Le *Gruppe* du *Staffelkapitän* est ensuite déplacé au gré des besoins et joue les premiers rôles durant la bataille de Kiev, au cours de laquelle Rall obtient neuf victoires en quinze jours. Le front de l'Est devient en effet le terrain de chasse sur lequel ses talents de « tireur d'élite » s'expriment de la manière la plus éclatante. Doué d'une excellente vision et capable d'analyser les situations à la vitesse de l'éclair, il a la faculté de voir avant d'être vu et, par conséquent, attaque toujours le premier. Et quand il surgit derrière l'ennemi, il est déjà trop tard pour lui, même à longue distance, depuis laquelle Rall est capable de mettre ses coups au but avec une facilité déconcertante. Mais le Badois n'est pas invincible, puisqu'au cours de ses 621 missions de combat durant toute la guerre, il sera abattu pas moins de huit fois et blessé sérieusement en trois de ces occasions…

Après une première frayeur, un atterrissage forcé dans les lignes de l'allié slovaque dû à un radiateur percé durant la bataille de Kiev, Rall participe aux combats de Crimée, puis aux opérations aériennes couvrant l'avance jusqu'à Rostov-sur-le-Don. Le 28 novembre, il triomphe de sa 37e victime, un I-16, mais il est à son tour descendu et crashe son Bf 109 F au sol. Recueilli dans un sale état – il souffre de multiples fractures – par un équipage de *Panzer*, l'as est hospitalisé cinq mois et ne fait son retour au front, près de Rostov, que fin juillet 1942.

▶ Page de droite : Günther Rall félicité au retour d'une mission fructueuse, vraisemblablement au cours de l'été 1943, puisqu'il arbore les Feuilles de chêne à sa *Ritterkreuz*, alors que son Bf 109, sur lequel est visible l'insigne de la JG 52, est frappé du chevron de *Gruppenadjutant* du III. *Gruppe* suivi d'un « 2 » noir. (DR)

▶ Günther Rall est l'un des favoris de la propagande nazie, même si son épouse Herta – qui n'est autre que l'interne qui a assuré son suivi à l'hôpital de Vienne – a un temps des démêlés avec la Gestapo, qui en vient à s'intéresser au couple : la SS a découvert qu'Herta a favorisé l'évasion de Juifs vers la Grande-Bretagne avant la guerre. Günther, qui combat alors au-dessus de la poche du Kouban, n'est finalement pas inquiété, pas plus que sa femme. (US Nara)

Messerschmitt Bf 109 G-2

Hauptmann Günther Rall
8./JG 52
Caucase (Union soviétique), septembre 1942

Après avoir été élevé au grade de *Hauptmann*, il réintègre la 8./JG 52, mais sa mésaventure a laissé des traces. Il ne peut plus monter seul dans son avion – on doit l'aider – et, afin d'apaiser les douleurs qui meurtrissent son corps, il se cale à bord avec des coussins gonflables sous les jambes et derrière le dos, ce qui lui donne une position – aisément reconnaissable – plus avancée et haute que les autres pilotes dans le cockpit du Messerschmitt. Cela ne l'empêche pas de saigner les rangs des escadrilles des VVS qui s'opposent aux Allemands dans le Caucase. En août, Rall s'adjuge pas moins de 40 victoires, 23 en septembre et 11 en octobre ! Le franchissement de la barre des 100 victimes lui vaut la *Ritterkreuz* le 3 septembre, à laquelle il ajoute, le 26 octobre, les feuilles de chêne remises par Hitler en personne.

À peine âgé de 25 ans, le désormais *Major* Günther Rall prend le commandement du III./JG 52 le 6 juillet 1943. Après une collision en vol avec un La-5 durant la bataille de Koursk (il est de nouveau recueilli au sol par des tankistes SS), l'as poursuit son impitoyable moisson dans le ciel soviétique, alors qu'il est devenu l'une des coqueluches de la propagande nazie : en août, il envoie 33 avions soviétiques au tapis – dont sa 200e victoire le 29 août, attendue, grâce aux services du Dr. Goebbels, par l'Allemagne tout entière et qui lui rapporte les Épées de la *Ritterkreuz* – et encore 40 en septembre ! Le 28 novembre, il devient le deuxième pilote de la *Jagdwaffe* (après Nowotny) à passer la barre des 250 victoires. Déjà !

Après les batailles pour Kamianets-Podilskyï et la Crimée début 1944, Rall est transféré à la mi-avril à la JG 11. L'as aux 273 victoires prend la tête du II. *Gruppe*, qu'il mène dans des combats désespérés contre les « forteresses volantes » et leur escorte. Le 29 avril, il a le dessus sur un P-38, mais sa rencontre avec les P-47 du 56th *Fighter Group*, le 12 mai, manque de lui être fatale : certes, il abat un Thunderbolt – sa 275e et dernière victoire –, mais le Badois est descendu à son tour et doit sauter en parachute. Bilan : un pouce arraché et un éclat dans l'épaule. Une septicémie contractée à l'hôpital le met définitivement hors de combat. Nommé *Kommandeur* de la *Verbandsführerschule*, le *Major* Rall obtient ensuite d'être affecté à la JG 300, dont il est nommé *Kommodore* le 20 février 1945. En vain. Faute d'essence, de pièces détachées et surtout du fait des *strafings* des « Jabos » alliés sur ses terrains, l'escadre ne connaîtra que peu d'engagements jusqu'à la capitulation.

Rall entamera une brillante carrière dans la Bundesluftwaffe durant la Guerre froide (il terminera *Generalleutnant* et chef d'état-major) avant de s'éteindre le 4 octobre 2009. ■

Willi Reschke

Ritterkreuz

27 victoires

Né le 3 février 1922, Reschke arrive au front le 20 juin 1944, au I./JG 302, près de Vienne. Le 2 juillet, il revendique ses deux premières victoires et, le 7, il aborde volontairement un B-24 après que ses armes se sont enrayées. Le 24 août, il est abattu par des P-51 et doit sauter en parachute. Cinq jours plus tard, c'est un autre Bf 109 G-6 qui lui tire dessus par erreur, et Reschke doit atterrir sur le ventre. Fin août, il en est à 14 victoires confirmées.

En septembre, son unité est transformée sur Fw 190 A-8 et est rebaptisée III./JG 301. Elle participe à la bataille de Berlin. Le 1er janvier 1945, il revendique sa 22e victoire (un B-17), mais doit à nouveau évacuer son avion en flammes. En mars 1945, il est transféré au *Stab* et, à bord d'un Ta 152, il abat un Tempest le 14 avril. Le 20 avril, il est l'un des tout derniers récipiendaires de la *Ritterkreuz*. En 48 missions, il a obtenu 27 victoires, dont 20 contre des quadrimoteurs. ■ CJE

▶ L'*Oberfeldwebel* Willi Reschke après sa remise de la *Ritterkreuz* le 24 avril 1945. Blessé cinq fois, il est crédité de 27 victoires en 70 missions de guerre. (DR)

Focke-Wulf Ta 152 H-0 (WNr. 150168)

Unteroffizier Willi Reschke
Stab JG 301
Neustadt-Glewe, mai 1945

Messerschmitt Bf 109 G-6

Unteroffizier Willi Reschke
1./JG 302
Vienne-Seyrig, août 1944

Herbert Rollwage

Ritterkreuz mit Eichenlaub

102 victoires

Né en septembre 1916 en Basse-Saxe, Herbert Rollwage s'engage dans la Luftwaffe en 1936. Début 1941, il est affecté à la 5./JG 53, avec laquelle il fera toute sa carrière, ou presque. *Unteroffizier*, il remporte son premier succès sur un Tupolev ANT-40 le 22 juin 1941, jour du déclenchement de « Barbarossa ». Dix autres appareils russes suivent, avant que Rollwage ne soit envoyé en Sicile, afin de participer au siège de Malte, en décembre 1941. La nouvelle année commence par la mise à mort d'un Hurricane au-dessus de La Valette le 4 janvier, suivie, dix jours plus tard, par un doublé sur des Beaufort repérés au large de Malte. Au total, en 1942, Rollwage abat vingt avions ennemis, dont 17 Spitfire ! Une belle série, qui manque de prendre fin lorsque notre homme est surpris par un Spitfire qui endommage son Bf 109, le contraignant à un atterrissage de fortune.

Après l'opération « Torch » de novembre 1942, l'*Oberfeldwebel* Rollwage opère au-dessus de la Tunisie, abattant quatre P-38 entre les 12 et 30 décembre. En février 1943, son palmarès s'accroît d'un Bristol Beaufighter et d'un « Spit ». Le 2 mars, l'as aux 37 victoires et ses camarades prennent en chasse une formation de B-17 approchant de Bizerte. L'escorte, formée de Spitfire du No. 72 *Squadron*, réagit instantanément. Des combats tournoyants éclatent, durant lesquels le « Gustav » de Rollwage est endommagé au-dessus de la plaine de Fahs, vraisemblablement par Roy « Jack » Hussey, un jeune as de la RAF. Alors que son moteur crache une fumée noire de mauvais augure, Rollwage se traîne jusqu'aux abords du djebel de Bouarada, au sud-ouest de Tunis ; ne pouvant aller plus loin, blessé, il se pose sur le ventre près d'un oued asséché. Ainsi s'achève sa première rencontre avec les quadrimoteurs des « Amis [1] » ; première qui sera loin d'être la dernière !

Rollwage reprend du service en mai avant d'être de nouveau blessé, le 10 juillet 1943, durant l'opération « Husky ». Entre-temps, il s'était adjugé dix victoires de plus, dont une sur un B-17 et une autre sur un B-24, qu'il avait poursuivi depuis Gela jusqu'aux abords de Malte, où il avait achevé le *Viermot*.

Lorsque notre homme retrouve la 5./JG 53 en décembre 1943, elle est basée en Autriche, dans le secteur de Vienne, où elle est affectée à la défense du *Reich*. Rollwage passe le cap des 50 victoires le 22 février 1944 en isolant un Liberator de son « box » avant de l'achever. Le 5 avril, il est décoré de la *Ritterkreuz*. En août, promu *Leutnant*, il devient *Staka* de la 5./JG 53. En novembre, il aborde les 70 succès, parmi lesquels une douzaine de B-17 ! Muté à la JG 106 comme instructeur en décembre 1944, l'*Oberleutnant* reçoit les Feuilles de chêne le 24 janvier 1945 avant de retrouver le II./JG 53 en avril. Peu après, il s'offrira un ultime P-47, portant son score à 71 victoires en 665 missions de guerre. Il décède en 1980. ■ YK

[1] « Américains » dans le jargon des pilotes de la Luftwaffe.

Messerschmitt Bf 109 G-6/R6

Oberfeldwebel Herbert Rollwage
5./JG 53
Vienne-Seyrig, décembre 1943

Messerschmitt Bf 109 G-6/R6

Oberfeldwebel Herbert Rollwage
5./JG 53
Vienne-Seyrig, janvier 1944

Note : L'avion porte la bande distinctive de la défense aérienne du territoire qui, de rouge au début, se singularisera, au gré des unités, par des couleurs différentes.

Erich Rudorffer

Ritterkreuz mit Eichenlaub

222 victoires

par Yannis Kadari

Le « Chasseur de Liepaja »

Né en novembre 1917, Erich Rudorffer grandit au nord de Leipzig. Soudeur de formation, il se passionne pour l'aviation, ses pionniers et leurs aventures. Secrètement, il imagine rejoindre l'aéropostale allemande et piloter aux quatre coins du monde. Ce rêve de jeunesse ne résiste toutefois pas au principe de réalité qui s'impose en cette fin des années 1930. En 1936, il est appelé sous les drapeaux et intègre la Luftwaffe en tant que mécanicien. Il est affecté à plusieurs unités de bombardement avant de suivre une formation de pilote et de rejoindre la *Jagdfliegerschule* de Schleißheim à l'automne 1939. En janvier 1940, on le retrouve à la 2./JG 2. Il est *Oberfeldwebel*.

Rudorffer obtient sa première victoire sur un Curtiss H-75A au-dessus de Sedan le 14 mai 1940, tandis que sa *Staffel* est en protection des passerelles jetées sur la Meuse et empruntées par les chars de Guderian. Au fil de la campagne de France, il abat sept avions supplémentaires, dont deux Spitfire, le 26 mai à Dunkerque, alors que les Britanniques ont lancé l'opération « Dynamo ». Lorsque l'armistice est signé, l'Allemand a peint neuf victoires sur son gouvernail.

La bataille d'Angleterre apporte son lot de succès à notre homme : au 1er mai 1941, il revendique 19 victoires. Promu *Leutnant*, Rudorffer est aussi nommé *Staffelkapitän* de la 6./JG 2 et décoré de la *Ritterkreuz*.

Des honneurs certainement mérités, mais la légende de l'as se construit aussi autour d'anecdotes savoureuses : « On [1] » raconte ainsi que le casse-cou aurait participé à un *dogfight* épique avec un Hurricane au-dessus de la petite ville de Croydon, au sud de Londres, et que les duellistes auraient remonté la grand-rue en volant si bas que leurs avions étaient en dessous du niveau des toitures ! Rudorffer explicite lui-même un autre aspect de sa personnalité : « Une fois, je crois que c'était le 31 août 1940, je me battais avec quatre Hurricane au-dessus de Douvres. Je survolais le Channel pour rentrer lorsque j'ai vu un Hurricane revenant de Calais. Clairement, ça n'allait pas très fort, comme le montrait la traînée de fumée blanche qu'il laissait derrière lui.

[1] Ce « on », c'est Mike Spick qui raconte cette affaire dans son livre « Luftwaffe Fighter Aces » publié à New York en 1996.

▼ Le Fw 190 A-6 du *Kommandeur* du II./JG 54, le *Major* Erich Rudorffer, à Immola fin juin 1944. Le 21 janvier 1945, il ajoutera les Glaives à sa Croix de chevalier et terminera la guerre avec 222 victoires. (Sa-kuva)

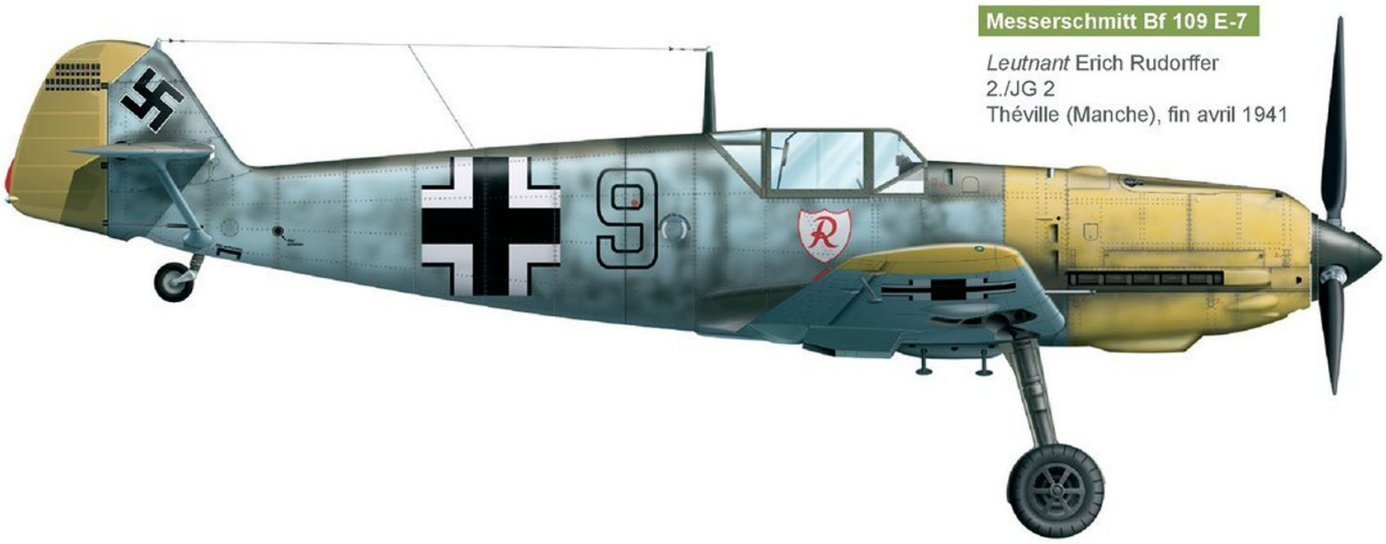
Je suis alors venu me placer à son niveau et j'ai volé à ses côtés pour l'escorter jusqu'en Angleterre ; une fois-là, nous nous sommes dits au revoir. Quelques semaines plus tard, il m'est arrivé exactement la même chose, les rôles étaient juste inversés. »

Enfin, le tableau ne serait pas complet sans évoquer la *Jaboangriff* du 19 mai 1941, affaire durant laquelle Rudorffer et son ailier n'ont rien trouvé de mieux à faire que de s'attaquer à un sous-marin appareillant de l'île de Portland, au large du Dorset. Les deux hommes rapporteront – tout comme le *Leutnant* Siegfried Bethke, témoin de la scène – avoir vu leurs bombes exploser tout près du submersible avant que ce dernier ne plonge à la verticale et qu'une épaisse nappe d'huile et de gasoil ne recouvre les flots. Longtemps, Erich Rudorffer s'amusera à l'idée d'avoir peut-être été l'un des rares pilotes de chasse à s'être payé un sous-marin ; cela semble néanmoins très improbable, d'autant qu'aucune perte n'a été enregistrée par la Royal Navy pour ce secteur et cette journée. En tout état de cause, le 8 décembre 1941, le tableau de chasse de Rudorffer s'incrémente d'une 40e victoire : un Hurricane descendu près de Boulogne.

En 1942, l'Allemand participe à l'opération « Cerberus », le repli sous haute protection de grosses unités de la Kriegsmarine depuis Brest vers leurs sanctuaires d'Allemagne du Nord. À bord de son Fw 190 A-3, il s'oppose aussi aux velléités anglo-canadiennes à Dieppe dans le cadre de « Jubilee » : deux « Spits » en font les frais le 19 août, à deux minutes d'intervalle. C'est que l'expérience aidant, l'Allemand a ajouté à son instinct de prédation un incroyable talent de tireur d'élite, affectionnant tout particulièrement les tirs avec correction maximale ; une technique dans laquelle il est passé maître.

Si le débarquement de Dieppe est un échec retentissant, en revanche, celui d'Afrique du Nord est un succès. L'automne 1942 est d'ailleurs un calvaire pour Berlin, car au moment même où les Alliés posent le pied au Maroc et en Algérie, le champion africain de l'Axe, Erwin Rommel, est battu par Montgomery à El-Alamein.

▲ Rudorffer à Immola. Il est décoré des Feuilles de chêne pour sa *Ritterkreuz*. (Sa-kuva)



En réaction, des renforts sont envoyés en Méditerranée pour y consolider les défenses italo-allemandes. C'est notamment le cas du II. *Gruppe* de la « Richthofen », qui part pour la Sicile avant de gagner Bizerte, en Tunisie. À cette époque, Rudorffer est à 45 victoires. Spitfire, Boston, Lightning, Tomahawk, les cieux tunisiens regorgent de proies pour l'Allemand. Le 9 février 1943, il engage une formation adverse au-dessus du djebel Ousseltia : « Lorsque nous avons attaqué les bombardiers, les chasseurs, des Curtiss, nous sont tombés dessus, et la mêlée a commencé. Au bout d'un moment, les P-40, moins rapides que nous, ont adopté la formation défensive du cercle de Lufbery. Je me suis précipité dedans, allant et venant, montant et piquant, pour les abattre. J'ai réussi à en descendre six en sept minutes. Si je me souviens bien du compte-rendu de ce combat, j'en ai eu un à 13h59, un autre à 14h00, un troisième la minute suivante, un autre à 14h02, encore un autre à 14h05 et le dernier à 14h06. » Rudorffer a effectivement une bonne mémoire, et pour faire bon poids, au cours de son vol retour, il ajoutera deux P-38 à 14h21 et 14h22 ! Une semaine plus tard, le 15 février, en moins de cinquante minutes, il s'offrira sept P-38 et « Spits » supplémentaires.

Lorsqu'il quitte l'Afrique du Nord à l'orée de l'été pour devenir le nouveau *Kommandeur* du II./JG 54, qui est alors sur l'*Ostfront*, l'as est titulaire de 74 victoires. À l'Est, son habileté va vite en faire un pilote adulé par ses subordonnés et redouté par les Soviétiques !

C'est ainsi que le 11 octobre 1943 est un jour à marquer d'une pierre blanche pour le *Hauptmann* Rudorffer, qui revendique 13 succès en moins de 20 minutes, l'une de ses victimes le propulsant au-delà de la barre des 100 victoires. Le 6 novembre 1943, on lui attribue 14 victoires sur des Yak. Et ainsi de suite jusqu'à cette fameuse journée du 28 octobre 1944, en Lettonie, durant laquelle il détruit 11 Chtourmovik [2], ce qui lui vaut le surnom de « Chasseur de Liepaja ». Il vient de passer le cap des 200 victoires. Auparavant, en avril, promu *Major*, il avait reçu les Feuilles de chêne.

▲ Le « Chasseur de Liepaja » qui va collectionner les exploits ! (DR)

À la fin 1944, le tableau de chasse de notre homme aligne 210 victoires. Le 21 janvier 1945, on le décore des Épées. Il quitte peu après la « Grünherz » pour rejoindre l'Allemagne, où il s'entraîne sur Messerschmitt Me 262. En février, il prend la tête du II./JG 7, unité avec laquelle il donne la chasse aux *Viermots*. Dès lors, il abattra douze appareils, dont neuf B-17, ce qui en fait le quatrième meilleur chasseur sur Me 262.

Avec 222 victoires en 1 000 missions environ, Rudorffer est évidemment une grande figure des *Experten*. Il aura combattu sur Bf 109, mais aussi Fw 190 et Me 262. Individu à la personnalité attachante selon ses camarades de combat, il aura vécu de multiples aventures et succès, tout en restant humble et accessible.

Fait prisonnier par les Alliés, il est rapidement relâché après-guerre. Malgré les demandes pressantes et répétées de ses anciens amis, il refuse d'intégrer la Bundesluftwaffe, préférant vivre sa passion pour le pilotage aux commandes d'un vieux DC-2 assurant des vols commerciaux en Australie. Il est ensuite embauché par la Panam, puis la Lufthansa, qu'il quittera dans les années 1980 pour une retraite méritée. À 98 ans, le « Chasseur de Liepaja » est toujours parmi nous. ■

[2] Dont 9 en moins de dix minutes !

Focke-Wulf Fw 190 A-3 (WNr. 432)

Oberleutnant Erich Rudorffer
Kapitän 6./JG 2
Beaumont-le-Roger (Eure), 19 août 1942

Focke-Wulf Fw 190 A-4 (WNr. 0140748)

Oberleutnant Erich Rüdorffer
Kapitän 6./JG 2
Kairouan (Tunisie), janvier 1943

Werner Schroer

Ritterkreuz mit Schwertern

114 victoires

Encore un as de la « vieille garde » auquel seule la fin des hostilités mettra un terme à la carrière.

Né le 12 février 1918, Werner Schroer commence dans la Luftwaffe comme mécanicien. Après avoir obtenu son brevet de pilote, le 27 août 1940, il est affecté à la 2./JG 27. Il participe à la fin de la bataille d'Angleterre, mais ne remporte aucune victoire. En mars 1941, son groupe part pour l'Afrique du Nord. Schroer abat son premier avion le 19 avril. À la fin de l'année, son palmarès fait état de sept victoires. En mars 1942, il prend les fonctions d'*Adjutant* du I./JG 27 avant de devenir *Staka* de la 8./JG 27 trois mois plus tard. En juillet, il revendique 16 victoires, puis 13 en septembre (dont six dans la seule journée du 15), pour atteindre le total de 40. Le mois d'octobre lui apporte 15 nouveaux succès et, le 20, la *Ritterkreuz*.

Le 22 avril 1943, il est promu *Kommandeur* du II./JG 27. Avec son groupe, qui opère depuis la Sicile et le sud de l'Italie, il revendique 22 victoires (dont 12 quadrimoteurs) entre le 29 avril et le 23 juillet. Le 2 août 1943, il reçoit les Feuilles de chêne ; il est alors *Hauptmann* et titulaire de 84 victoires.

En août 1943, le II./JG 27 gagne Wiesbaden pour participer à la défense du *Reich*. Le 6 septembre, il revendique trois B-17. Le 3 mars 1944, le *Major* Schroer remporte sa 99e victoire et prend le commandement du III./JG 54. Le 21 juillet 1944, il est transféré à l'arrière comme instructeur. Il ne revient au front que le 14 février 1945 comme *Kommodore* de la JG 3. Deux jours plus tard, il se voit décerner les Glaives.

Werner Schroer est décédé en février 1985. Son palmarès est de 114 victoires, dont 12 à l'Est et 26 quadrimoteurs, en 197 missions. ■ CJE

▶ Schroer, le 2 août 1943, alors qu'il vient de recevoir les Feuilles de chêne pour sa *Ritterkreuz*. (DR)

Messerschmitt Bf 109 F-4

Leutnant Werner Schroer
8./JG 27
Tmini (Libye), août 1944

Messerschmitt Bf 109 G-6/R6

Hauptmann Werner Schroer
Kommandeur II./JG 27
Wiesbaden-Erbenheim, décembre 1944

Hannes Trautloft

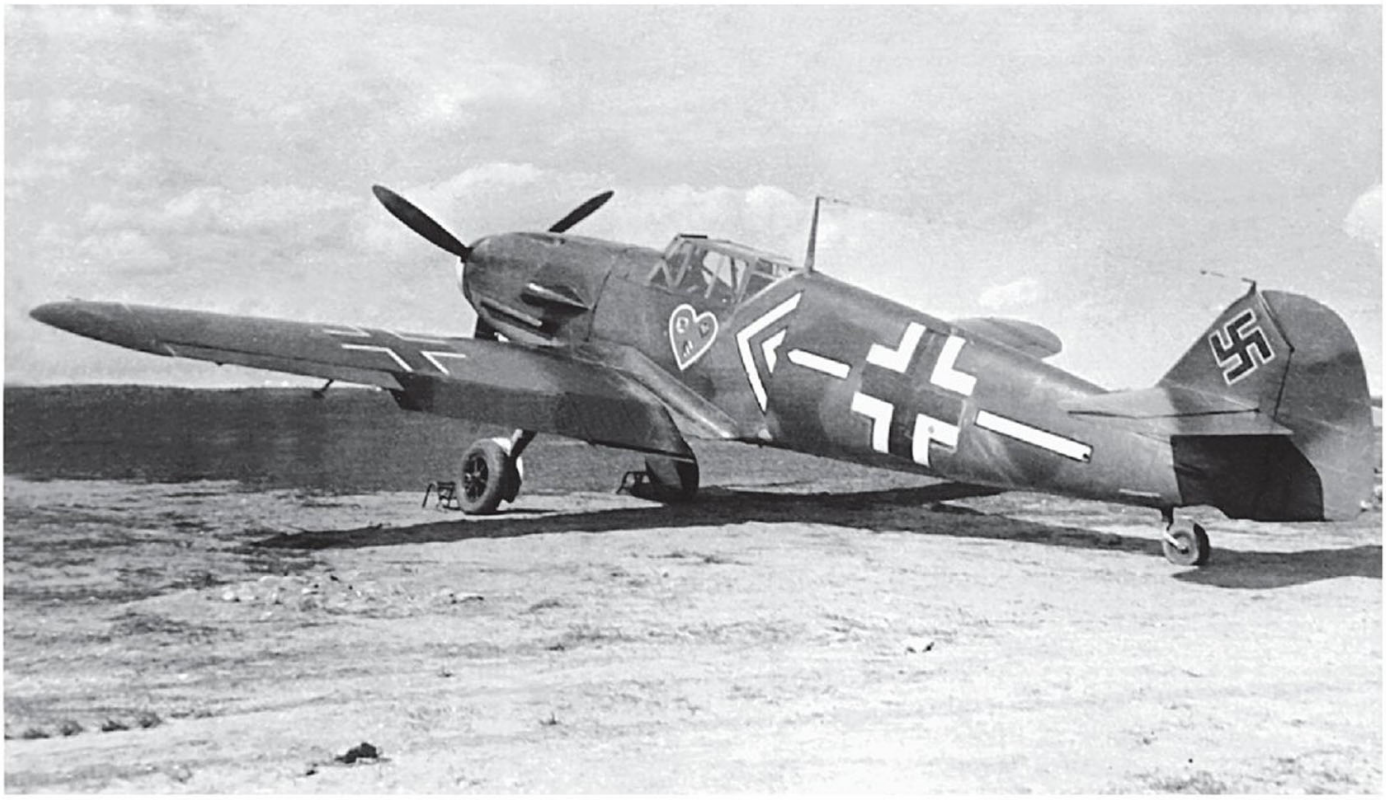
Ritterkreuz

57 victoires

Hannes Trautloft ne brille ni par ses décorations ni par son palmarès personnel. Il n'en a pas moins été l'une des plus grandes figures de la Luftwaffe, chef charismatique, excellent organisateur et brillant tacticien. Né le 3 mars 1912, Hannes Trautloft entre dans la Luftwaffe en 1935. Un an plus tard, il fait partie des six premiers pilotes allemands envoyés en Espagne, où il remporte quatre victoires. Il s'occupe ensuite de la mise au point du Bf 109 et remporte un concours au meeting de Zürich en 1937. Au début de la guerre, il est *Hauptmann* et *Staka* de la 2./JG 77, qu'il abandonne le 19 septembre 1939 pour devenir *Kommandeur* du III./JG 51. Le 25 août 1940, il prend le commandement de la JG 54. Le 22 juin 1941, jour de l'attaque allemande contre l'URSS, Trautloft remporte sa 9e victoire, et le 27 juillet sa 20e, ce qui lui vaut de décrocher la *Ritterkreuz*. Le 5 juillet 1943, il quitte la « Grünherz » pour devenir *Inspizient Ost* dans l'état-major de Galland. La fin de la guerre le trouve *Oberst* et commandant de la 4. *Fliegerschuledivision*, un poste où ses prises de position ne peuvent pas déranger le Haut commandement. Lorsque la nouvelle Bundesluftwaffe voit le jour, Trautloft reprend du service comme *Generalleutnant*. Après plusieurs postes à hautes responsabilités, il prend sa retraite en juin 1970. Hannes Trautloft s'est éteint le 12 janvier 1995. ■ CJE

▶ Hannes Trautloft a commandé la *Grünherz* pendant trois ans, c'est dire s'il a marqué cette escadre de son empreinte. Bien que ne faisant pas partie des plus grands as (58 victoires quand même), il a surtout été un remarquable organisateur et meneur d'hommes, dont le talent dans ces domaines lui ouvrira les portes de la Bundesluftwaffe après la guerre. (US Nara)

▼ Le Bf 109 F-4 du *Major* Hannes Trautloft à Siverskaïa, au printemps 1942. Si le dessous du capot est bien jaune, il manque la bande de fuselage. (EN-Archives)



Kurt Ubben

Ritterkreuz mit Eichenlaub

110 victoires

Né le 18 novembre 1911, Kurt Ubben est *Oberfeldwebel* au III./JG 77 quand éclate la guerre. Promu officier, il prend le commandement de la 8./JG 77 en août 1940. Pendant les opérations de Crète, il bombarde le cuirassé *Warspite* avec W-D. Huy. En septembre 1941, il devient *Kommandeur* du III./JG 77 et reçoit la *Ritterkreuz* le 4 septembre 1941 après sa 28e victoire, puis les Feuilles de chêne le 12 mars 1942 après sa 69e. Il remporte sa 100e victoire le 14 janvier 1943 en Tunisie. Avec le grade de *Major*, il est nommé *Kommodore* de la JG 2. Il est abattu en combat contre des P-47 le 27 avril 1944 et se tue en sautant à trop basse altitude. Il est crédité d'un total de 110 victoires, dont 20 à l'Ouest. ■ CJE

Messerschmitt Bf 109 E-1

Oberfeldwebel Kurt Ubben
6./Tr.Gr. 186
Wangerooge (Frise-Orientale), printemps 1940

Le Bf 109 F-4 de l'*Oberleutnant* Kurt Ubben (« 13 » noir) affichant 40 victoires ; la 36e barre, peinte en rouge, et la petite Croix de fer surmontant le palmarès rappellent l'attribution de la *Ritterkreuz* au 5 septembre 1941. La photo a été prise fin septembre à Tschaplinka, alors qu'Ubben venait juste d'être promu *Kommandeur* III./JG 77. (EN-Archives)

Messerschmitt Bf 109 F-4

Major Hannes Trautloft
Kommodore JG 54
Siverskaïa, octobre 1941

Messerschmitt Bf 109 F-4

Oberleutnant Kurt Ubben
Kommandeur III./JG 77
Tchaplinka (Ukraine), 2 octobre 1941

Messerschmitt Bf 109 G-2/R6

Hauptmann Kurt Ubben
Kommandeur III./JG 77
Nikolskoye (Russie), 16 septembre 1942

Messerschmitt Bf 109 E-4 (WNr. 1480)

Oberleutnant Franz von Werra
Adjutant II./JG 3
Marsden (Kent), 5 septembre 1940

Franz von Werra

Ritterkreuz

21 victoires

Franz von Werra, de son vrai nom François Gustave de Werra, est né à Loèche, près de Sion (canton du Valais), en Suisse, le 13 juillet 1914. L'origine de sa famille remonte au XIIe siècle, à une époque où son patronyme s'orthographiait Werrun, mais le titre de baron que revendique son père est controversé. À la suite d'un revers de fortune, la famille se disperse, et le jeune François est adopté par un officier de cavalerie vivant dans la région de Siegmaringen. C'est là qu'il germanise son nom.

Il fugue très jeune et se fait engager comme mousse sur un paquebot à destination de la Nouvelle-Orléans, où il passe les plus belles années de sa vie, avant de revenir en Allemagne sous la pression paternelle. Il quitte l'école au moment où les Nazis arrivent au pouvoir et, vivant d'expédients et de petits boulots, il finit par s'enrôler dans la Luftwaffe en 1935.

En septembre 1938, avec le grade de sous-lieutenant, il est affecté à la JG 231 (future JG 3), alors en cours de formation. Il apparaît très vite comme un casse-cou individualiste, arrogant, agressif et enthousiaste, en mal de reconnaissance de ses qualités.

Pourtant, tout agressif et enthousiaste qu'il est, son score a du mal à décoller. Le 28 août 1940, il ne possède que quatre victoires confirmées, un palmarès qui ne sied pas à ses prétentions. Alors, ce jour-là, il décide de lui donner un petit coup de pouce. Il abat un Spitfire au-dessus de l'estuaire de la Tamise, puis après avoir été séparé de son unité, il prétend avoir attaqué un aérodrome anglais, où il aurait abattu trois Hurricane en vol et détruit cinq autres au sol. Ce fait d'armes, unique en son genre, en fait une gloire nationale du jour au lendemain. L'inconvénient, c'est que les archives britanniques ne corroborent pas ses dires !

Le 5 septembre, il est abattu par le *Flying Officer* Basil G.Stapleton, alias « Stapme », du N° 603 *Squadron*. Franz von Werra, qui s'avérera par la suite un personnage très imbu de sa personne, a donné plusieurs versions de cette affaire, dont une évoque la collision avec un autre Messerschmitt, non sans avoir auparavant abattu trois Spitfire, dont celui de son vainqueur. Il expliquera que son avion a pris feu et qu'il en a été éjecté inconscient, avant d'être fait prisonnier par des *Home Guards* à demi apeurés. Comme le montrent les photos de l'épave, l'avion n'a pas pris feu, et Werra s'est rendu à un… cuistot sans arme d'une batterie de projecteurs !

▲ De retour de captivité, Franz von Werra prend le commandement du I./JG 53 avec lequel il participe brièvement à la première phase de « Barbarossa ». (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

◀ Franz von Werra joue avec Simba, le lionceau mascotte du II./JG 3, à Wierre-au-Bois, quelque temps avant sa capture. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Fait prisonnier, Franz von Werra est envoyé au seul et unique camp existant alors, dans le Lancashire. Il parvient à s'évader le 7 octobre, mais est repris six jours plus tard et envoyé dans un autre camp, près de Nottingham. Le 20 décembre, après avoir creusé un tunnel, il s'échappe à nouveau en compagnie de quatre autres prisonniers ; il est repris alors qu'il tente de voler un Hurricane à Hucknall. Cette fois, il est envoyé au Canada. Le 21 janvier 1941, il saute par la fenêtre du train qui l'emmène dans un camp au nord du lac Ontario. Il passe la frontière proche et se rend à la police américaine. Rappelons qu'à cette date, les USA ne sont pas encore en guerre. Il est remis au consul d'Allemagne et, pendant que les autorités canadiennes tentent de le faire extrader, celui-ci lui fait gagner le Mexique. De là, il rentre en Allemagne, *via* le Brésil et l'Espagne. Il arrive à Berlin le 18 avril 1941, où il est accueilli en héros. Il racontera son aventure dans un livre qui sera censuré par les autorités nazies, car la description de ses conditions d'internement sera jugée trop… pro-britannique ! La comparaison ne devait pas être très favorable… Les Britanniques le surnommeront *The one that got away*, celui qui s'est échappé.

Il reçoit la *Ritterkreuz* le 14 décembre 1940, bien qu'étant toujours en captivité, pour son exploit du 28 août. Pourtant, avec seulement 8 victoires confirmées, il est loin de satisfaire aux critères draconiens pour l'obtention de cette haute décoration.

De retour de captivité, il prend le commandement du I./JG 53 en date du 1er juillet 1941. Il ne remporte que 13 nouvelles victoires, portant son total à 21, avant que son groupe ne soit replié sur l'Allemagne le 7 août.

Le 25 octobre 1941, ayant décollé de Katwijk (Pays-Bas) pour une mission de routine, son Bf 109 F-4 est victime d'une panne de moteur et s'écrase en mer. Cette fois, Franz von Werra n'en réchappera pas. ■ CJE

Helmut Wick

Ritterkreuz mit Eichenlaub

58 victoires

Helmut Wick est le cas typique du pilote de chasse doué mais individualiste, propulsé au sommet de la hiérarchie par un système en perpétuelle quête de héros. La compétition dans laquelle il s'était lancée avec Mölders (JG 53) et Galland (JG 26) lui fut très probablement fatale.

Wick est né le 5 août 1915 à Mannheim. Il embrassa très jeune la carrière des armes et se tourna vers l'aviation. Le destin allait aussitôt lui faire croiser la route de l'un de ses futurs « adversaires », car sa première affectation fut la 1./JG 53, une escadrille commandée par un chef tout auréolé de ses victoires en Espagne : Werner Mölders. La veille même de la guerre, Helmut Wick est transféré à la 3./JG 2. Les raisons de cette mutation ne sont pas connues, et elle peut même surprendre, car il est impossible que Mölders n'ait pas décelé les qualités naturelles de ce chasseur-né. Quoi qu'il en soit, c'est avec sa nouvelle escadrille que Wick va ouvrir son palmarès le 22 novembre 1939 en descendant le Curtiss H-75A du sergent Saillard du GC II/4. La 3./JG 2, placée sous les ordres du *Hauptmann* Hennig Strümpell, participe à l'offensive à l'Ouest. Avec 13 nouvelles victoires, le *Leutnant* Helmut Wick réalise une très belle campagne. Il réussit notamment un triplé le 17 mai contre des LeO 451 dans le secteur de La Capelle, puis un doublé contre ce même type d'appareil le 20 mai entre Laon et Péronne.

Ses qualités sont déjà reconnues en haut lieu, puisqu'il succède officieusement à Strümpell, malade, le 23 juin, est confirmé dans ses fonctions de *Staffelkapitän* le 1er août, puis est promu *Oberleutnant* une dizaine de jours plus tard, alors que la bataille d'Angleterre commence.

Le 11 août, il revendique trois victoires, dont un Hawk 75 (?) et deux Spitfire. Les 25 et 26 août, ce sont quatre chasseurs anglais qui tombent sous ses balles. Il atteint ainsi un total de 22 victoires et il est immédiatement gratifié de la *Ritterkreuz*. Les honneurs pleuvent : promu *Hauptmann* dans la foulée, il devient *Kommandeur* du I./JG 2 le 7 septembre.

▲ Passation de pouvoirs entre l'ancien *Kommodore* de la JG 2, le *Major* Wolfgang Schellmann (à gauche), et le nouveau, le *Major* Helmut Wick, le 20 octobre 1940. Göring a décidé de remiser les vieux dinosaures au placard et de promouvoir les « jeunes pousses ». (© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

▶ Ci-contre : Wick à la 3./JG 2, tout sourire ! (DR)

▶ A droite : Helmut Wick sur l'aile de son avion ; il est alors *Hauptmann* et *Kommandeur* du I./JG 2. On note son insigne personnel, qui sera ensuite recouvert par les marques de *Kommodore*. Wick aura la particularité d'avoir remporté la totalité de ses victoires depuis le mois de mai 1940 à bord du même avion, le E-4 WNr. 5344 (qui sera aussi celui sur lequel il se fera descendre), ce qui est assez étonnant, car le *Stab*/JG 2 a touché des E-7 au mois d'octobre 1940, mais peut-être son appareil avait-il été mis aux standards E-4/N à moteur DB 601 N. (EN-Archives)

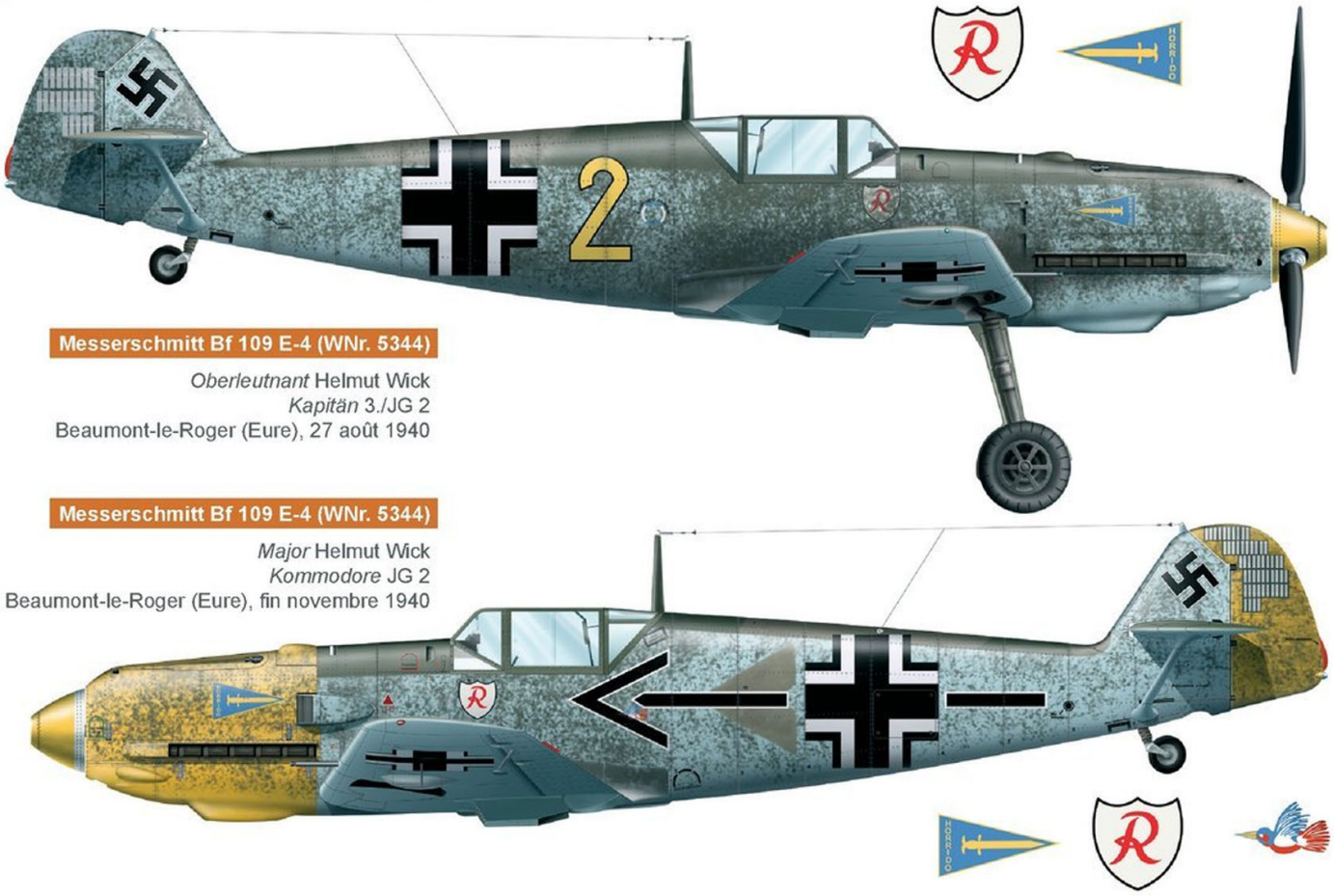
◢ Quelques futurs grands as de la 3./JG 2 réunis devant le « Café Archibald » à Francfort-Rebstock, au printemps 1940. De gauche à droite : *Leutnant* Helmut Wick, *Hauptmann* Alexander von Winterfeld, *Leutnant* Franz Fiby (?), une charmante visiteuse, *Hauptmann* Hennig Strümpell (*Staffelkapitän*) et, au fond, le *Feldwebel* Franz Jänich et le *Leutnant* Rudolf Pflanz. Sur la pancarte, on peut lire : MENU À 0,50 RM, SERVICE COMPRIS. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

Rien ne semble en mesure de stopper sa fulgurante ascension. Il ne reste à la tête du premier groupe qu'un mois avant de remplacer Wolfgang Schellmann au poste de commandant de l'escadre (10 octobre) avec le grade de *Major*. Mais Wick est l'opposé de son prédécesseur ; c'est un fonceur, un individualiste qui ne se soucie que d'une chose : devenir et rester le premier as de la Luftwaffe.

C'est d'ailleurs très probablement ce qui va le perdre, bien que les circonstances de sa disparition demeurent peu claires. Ce qui ressort des différents témoignages, c'est que Wick a brusquement accéléré en apercevant une formation de Spitfire, ce qui a eu pour conséquence de l'isoler de ses ailiers. Ils l'ont vu abattre un Anglais, puis l'ont perdu de vue. Lun d'entre eux a retrouvé son appareil, volant d'une manière très inhabituelle ; Il ne semblait pas endommagé, mais une rafale avait traversé l'habitacle, et Wick était déjà probablement mort quand l'avion a basculé vers la mer.

Le 28 novembre 1940, Helmut Wick est donc officiellement porté disparu après avoir remporté sa 56e victoire. Il était alors premier au palmarès de la *Jagdwaffe*.

Il semble que son vainqueur ait été l'as anglais John C. Dundas, *Flight Lieutenant* au N° 609 *Squadron*, abattu et tué quelques instants plus tard par l'ailier de Wick, le *Leutnant* Rudi Pflanz. ■ CJE



Wolf-Dietrich Wilcke

Ritterkreuz mit Schwertern

162 victoires

Wilcke vient au monde dans les faubourgs de la ville prussienne de Posen [1] le 11 mars 1913. Il s'enrôle dans la Reichswehr en 1934, où il sert dans un régiment de cavalerie avec le grade d'*Oberfähnrich*. Un an plus tard, il obtient son transfert dans la Luftwaffe ; brevet de pilote en poche, il fait partie des premiers instructeurs à être versés au sein de la toute nouvelle *Jagdfliegerschule* de Werneuchen, près de Berlin, en novembre 1937. Structurée en trois *Staffeln*, cette école est alors commandée par « Theo » Osterkamp, un as de la Grande Guerre revendiquant 32 victoires – auxquelles il en ajoutera six durant la Seconde Guerre mondiale.

Wolf-Dietrich Wilcke est promu *Oberleutnant* en 1938. Début 1939, il rejoint la Legion Condor en Espagne : il n'y passe que peu de temps, puisque les pilotes de chasse sont rapatriés en Allemagne en avril. Surtout, il n'y enregistre aucune victoire. À son retour, il est versé à la *Jagdgeschwader* 53, la « Pik As », qui vient d'être formée, le 1er mai 1939, à partir de la JG 133. Le 8 septembre 1939, il est « bombardé » *Staka* de la 7./JG 53, qui est installée sur le terrain de Wiesbaden-Erbenheim, à proximité de Francfort-sur-le-Main. Tandis que le fracas des batailles résonne en Pologne, la « drôle de guerre » s'installe à l'Ouest. Une *Sitzkrieg* qui profite à « der Fürst [2] » lorsque, le 7 novembre 1939, il abat un Potez 637. Le 11 puis le 25 mars, il descend un second Potez, puis un MS.406 au-dessus de Sarrebruck.

À l'aube du 10 mai 1940, la Wehrmacht se rue vers l'Ouest. La Luftwaffe appuie la progression des *Panzer*. Wilcke est évidemment de la partie. Il ne remporte cependant aucune victoire ; en revanche, le 18 mai, son Bf 109 est lourdement endommagé par un Curtiss H-75. Le pilote allemand a tout juste le temps de sauter en parachute avant que son « Emil » ne s'enflamme puis explose. Blessé, il est capturé par des soldats français en touchant le sol. Il passera la durée de la campagne de France dans un camp de prisonniers.

Relâché en juin, notre homme retrouve sa *Staffel* pour la bataille d'Angleterre. Le 13 août, il prend la tête du III./JG 53, en remplacement du flamboyant Harro Harder, héros de la Legion Condor glorifié par la propagande nazie et as aux 22 victoires. Le 31 août, « der Fürst » s'adjuge un Spitfire près de Douvres. Le lendemain, un second « Spit » fait les frais de l'agressivité de l'Allemand.

À la fin de l'année 1940, Wolf-Dietrich Wilcke est à 13 victoires. Un score fort honorable, mais qui n'a rien d'exceptionnel. L'invasion de l'Union soviétique et le foisonnement de cibles parfois faciles [3] vont cependant changer les choses : en effet, au cours de la seule journée du 22 juin 1941, le *Kommandeur* du III./JG 53 s'octroie cinq Polikarpov I-15 et I-16 – soit un accroissement de 38 % de son score ! Trois jours plus tard, l'Allemand échappe de peu à la mort au moment où son « Friedrich » entre en collision avec un autre appareil. Le Messerschmitt est détruit. L'homme est indemne, ou presque.

[1] Aujourd'hui Poznań, en Pologne.

[2] Le prince, en français. Surnom que ses pilotes donneront à Wolf-Dietrich Wilcke.

[3] Rappelons que les VVS sont surprises par l'attaque allemande, qu'elles ne sont pas particulièrement bien organisées, que nombre de leurs pilotes sont peu instruits et entraînés et que, en prime, ceux-ci volent sur des appareils pour certains totalement dépassés sur le plan technologique !

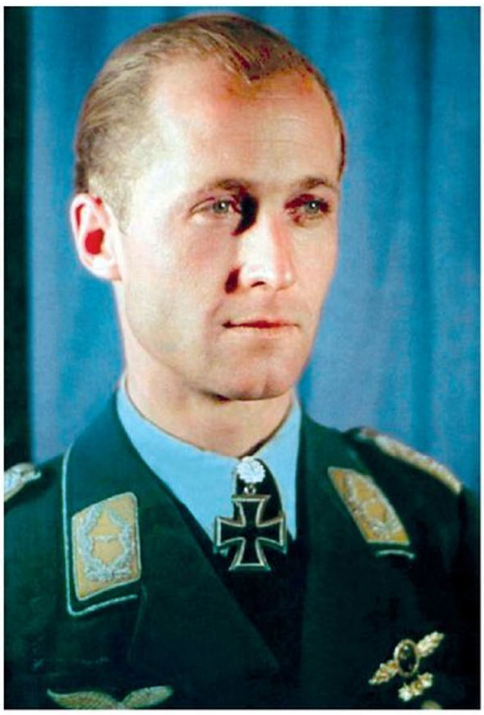
◀ Le Bf 109 G-2 du *Kommodore* de la JG 3, le *Major* Wolf-Dietrich Wilcke, dans la poche de Stalingrad, fin 1942. (EN-Archives)

[4] Jusqu'au 17 janvier 1943.

Le 25 juillet, Wilcke est à 25 victoires, ce qui lui vaut d'être décoré de la *Ritterkreuz* début août. Courant novembre, le III./JG 53 part pour la Méditerranée afin d'être engagé au-dessus de Malte, où deux Spitfire et trois Hurricane enrichissent le tableau de chasse de notre homme.

En mai 1942, Wilcke quitte la « Pik As » – qui est en partance pour l'Afrique du Nord – afin de rallier le *Stab* de la JG 3 : l'escadre opère alors dans le sud de l'*Ostfront*, plus précisément dans les boucles du Don puis Stalingrad. Pour les hommes de la « Udet », l'été et l'automne 1942 offrent une formidable moisson de victoires ! Les scores deviennent grisants, même si au sol, la *6. Armee* de Friedrich Paulus semble rencontrer quelques difficultés – vraisemblablement passagères, de l'avis même de Berlin – à venir à bout des Russes. Mais qu'importe, entre le 13 juin et le 28 décembre 1942, « Der Fürst » abat 116 avions soviétiques ! Dans l'intervalle, début août, le récemment promu *Major* a été nommé *Kommodore* de la JG 3 en remplacement du célèbre Günther Lützow ; il a aussi passé le cap des 100 victoires en septembre, ce qui lui a valu de recevoir les Feuilles de chêne pour sa Croix de chevalier.

Fin novembre 1942, les Soviétiques déclenchent leurs offensives visant à encercler Stalingrad. Paulus ne peut s'opposer à ces mouvements tournants. Dans la ville, le désespoir gagne progressivement les Allemands. Le désastre se profile à l'horizon : la cité industrielle est encerclée et pilonnée quotidiennement, et rien ne semble pouvoir sauver les *Grenadiere* piégés dans les immeubles éventrés. Début décembre 1942, Wilcke fait évacuer les terrains utilisés par la JG 3, à l'exception d'une *Platzschutzstaffel* de 22 pilotes – tous volontaires et aux ordres du *Hauptmann* Germeroth – maintenue en protection rapprochée de Pitomnik [4]. C'est là, en effet, que se posent les avions transportant le ravitaillement destiné aux soldats de Paulus. Mais malgré les efforts des aviateurs, qui subissent des pertes importantes à cause de la chasse et de la DCA russes, et en dépit des promesses insensées de Göring, ces stocks sont très largement insuffisants.



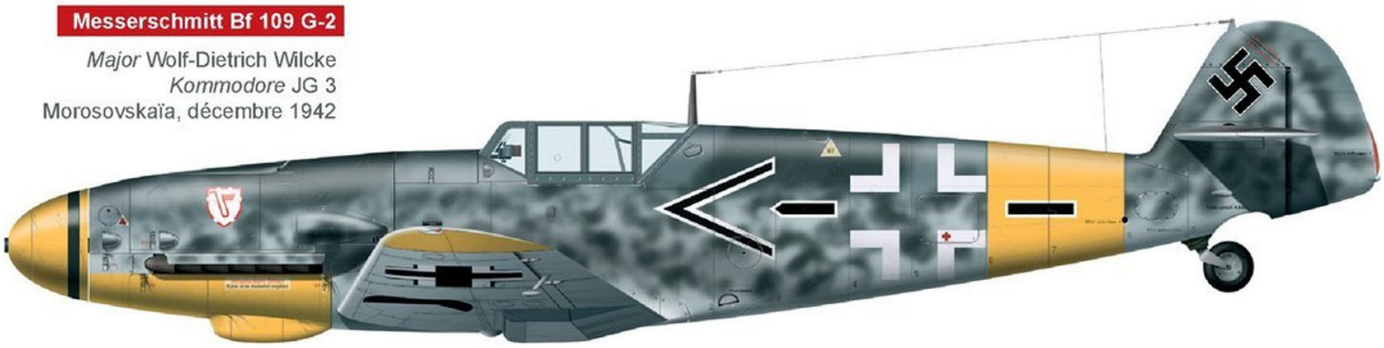
◣ Wilcke, avec les Feuilles de chêne pour sa Croix de chevalier, récompense pour avoir franchi le seuil des 100 victoires. (DR)

De son côté, Wilcke multiplie les sorties : le 17 décembre 1942, il dépasse la barre symbolique des 150 succès. Pour cela, il sera décoré des Épées. Une distinction accompagnée d'une consigne stricte : il n'a plus le droit de voler, Berlin refusant de le voir prendre des risques pour sa vie. Un ordre que l'as interprète avec une certaine latitude, comme le montrent ses victoires des 18 et 28 décembre, et celle du 5 janvier 1943.

Le 20 janvier, Wilcke et son *Geschwaderstab* sont contraints une fois encore d'abandonner en urgence le terrain de Morosovskaia qui est directement menacé par une colonne de T-34. Les Bf 109 décollent en catastrophe, mais les « rampants », eux, n'auront pas le temps de fuir. Ils disparaîtront, comme tant d'autres, dans le chaudron de Stalingrad.

Messerschmitt Bf 109 F-2

Hauptmann Wolf-Dietrich Wilcke
Kommandeur III./JG 53
Berck-sur-Mer (Pas-de-Calais), fin mars 1941



« Der Fürst » est promu *Oberstleutnant* en février. En mars, le ? Stab/JG 3 est à Anapa, une station balnéaire située sur les rives de la mer Noire, près du détroit de Kertch ; un paradis sur terre à près de 900 kilomètres de l'enfer de Stalingrad ! Dans les semaines suivantes, une partie de la « Udet », dont la *Stabsstaffel* et le I. *Gruppe*, est repliée en Allemagne, à Mönchengladbach, tandis que le reste est envoyé opérer en Ukraine jusqu'en septembre. En octobre, Wilcke et ses pilotes touchent des Messerschmitt Bf 109 G-6. L'interdiction pour l'as de participer à des missions de combat est maintenue.

À ce moment-là, la JG 3 est engagée dans la défense du *Reich*. Elle s'oppose aux B-17 et aux B-24 qui ravagent l'Allemagne, sans oublier les « petits amis » qui les escortent. Les jeunes pilotes, dont la formation et l'entraînement ont été réduits au maximum, encaissent des pertes importantes. En moyenne, les « petits nouveaux » de la JG 3 survivent à quatre heures de mission de guerre ; une boucherie ! En février 1944, Wilcke commence à désobéir à l'état-major : le fait-il pour aider au mieux les pilotes inexpérimentés qu'il envoie au combat ou bien pour accroître son tableau de chasse ? Nul ne saurait le dire. En attendant, le 10 février, il s'adjuge un P-38 au-dessus de Hanovre. Deux semaines plus tard, il s'en prend à un B-24, qu'il parvient à isoler de sa formation avant de l'achever. Suit un doublé sur des B-17 le 4 mars.

Le 23 mars 1944, l'*Oberst* décolle pour intercepter des *Viermots* au-dessus de la Basse-Saxe. Une « Forteresse volante » est descendue en flammes dans le secteur de Schöppenstedt, suivie d'un P-51. C'est sa 162e victoire. « Der Fürst » redresse alors son monomoteur lorsqu'il est littéralement exécuté par deux Mustang qu'il n'avait pas vu venir. Mort en pleine gloire dans son « Gustav », Wolf-Dietrich Wilcke avait réalisé plus de 750 missions de combat. ■ YK

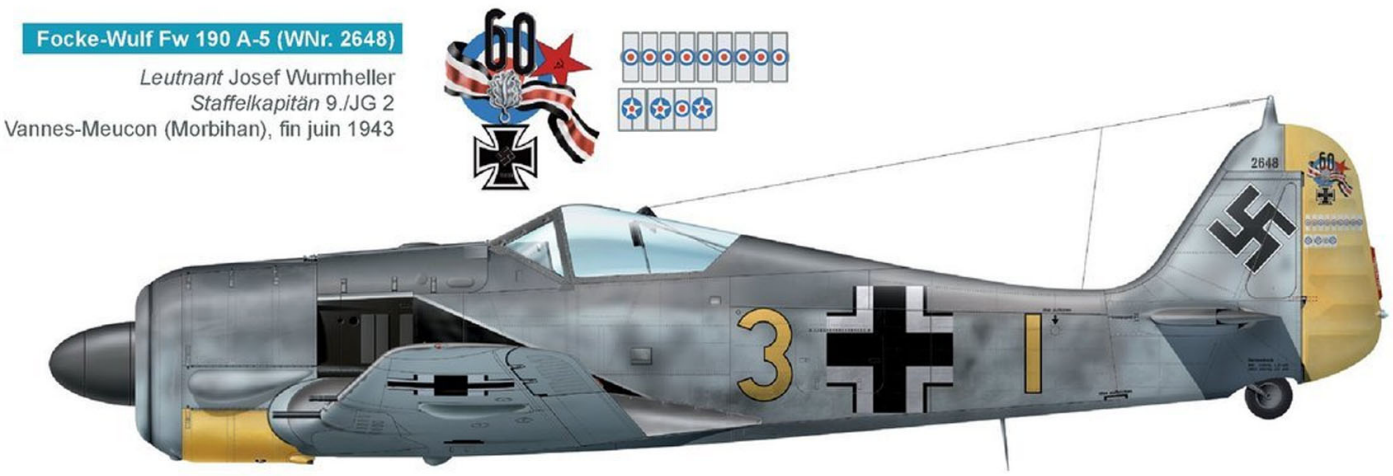
Josef Wurmheller

Ritterkreuz mit Schwertern

102 victoires

Josef Wurmheller, « Sepp » pour les intimes, est né à Hausham, petite localité de Haute-Bavière proche de la frontière autrichienne, le 4 mai 1917. Ayant rêvé de piloter toute son enfance, il rejoint la Luftwaffe le 1er avril 1936 et, au terme de son cursus en école, il est affecté à la 2./JG 334, une unité équipée en Arado Ar 68, qui sera rapidement transformée sur Bf 109 et rebaptisée 2./JG 133, puis 2./JG 53. C'est en son sein que l'*Unteroffizier* Josef Wurmheller revendique sa première victoire, en fin de matinée du 30 septembre 1939 : un Fairey Battle du N° 150 *Squadron*, piloté par le *Squadron Leader* W. M. L. MacDonald, intercepté à l'ouest de Sarrebruck et qui ne rentrera à sa base que pour s'y écraser.

Le 17 décembre 1939, il est temporairement affecté comme instructeur à la *Jagdfliegerschule* 5, ne revenant à la 2./JG 53 que le 16 mai 1940, en pleine Bataille de France. Mais il ne parvient pas à renouer avec le succès, tout au moins pas avant son transfert à la 5./JG 53 en septembre 1940. Il peut alors revendiquer sa deuxième victime, un Spitfire, le 28 de ce mois. Deux jours plus tard, il abat un Hurricane, mais doit amerrir au retour ; il connaît la même infortune le 23 novembre, mais, cette fois, ses blessures le tiennent écarté



◀ Sepp Wurmheller avec son chien dans son « 3 » blanc à Vannes, en avril 1943. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

[1] Fait assez remarquable, « Sepp » revendique 46 Spitfire entre le 24 juillet 1941 et le 31 octobre 1942 sur 47 victoires homologuées (un unique Blenheim venant s'intercaler le 19 août 1942) !

◣ Sepp en plein « discutage de coup » avec des pilotes de la 9./JG 2, expliquant probablement comment il a obtenu sa 70e victoire. Vannes-Meucon, avril 1943.(© ECPA-D/Fonds allemand/Photographe inconnu)

du front jusqu'en mars 1941, période noire pendant laquelle il peut quand même se consoler avec sa promotion au grade de *Feldwebel*. Il va vite rattraper le temps perdu, parce que, avant que la JG 53 ne gagne le front de l'Est, il a atteint les 10 victoires.

Le séjour de « Sepp » en Russie sera court, juste le temps d'abattre neuf avions soviétiques. Il est rappelé à l'Ouest le 16 juillet 1941 et intégré au *Stab* III./JG 2 avec le grade d'*Oberfeldwebel*. Son palmarès gonfle avec une grande régularité, et, après son 20e succès (24 juillet), il y ajoute onze autres Spitfire, avant de devenir à nouveau instructeur le 24 novembre 1941. Cependant, ses élèves vont accueillir un as aux 32 victoires, qui plus est décoré de la *Ritterkreuz*, qui lui a été décernée le 4 septembre 1941.

Il revient en première ligne le 16 mai 1942 pour être affecté à la 1./JG 2, équipée en Fw 190 A. Sa soif de combat lui permet d'aligner dix Spitfire d'affilée entre le 17 et le 31 mai. Il en ajoute douze de mieux en juin [1], mais connaît une période de creux jusqu'au 19 août (Dieppe), son jour de gloire. Toutefois, les archives de la *Luftflotte* 3 semblent oublier ses 53e et 59e avions ennemis revendiqués ce jour-là, ne reconnaissant officiellement que cinq victoires (54e à 58e), et surtout que, à 09h20 (après avoir descendu deux Spitfire et un Blenheim), il effectue un atterrissage forcé à Dieppe, dont il se tire avec une jambe cassée et de nombreuses contusions. Il n'en repart pas moins au combat dans l'après-midi et est officiellement crédité d'un premier Spitfire à 15h22 et d'un second à 17h32. Quoi qu'il en soit, cette réussite exceptionnelle lui vaut la *Deutsches Kreuz im Gold* le 21 août. La suite de sa brillante carrière lui permet de décrocher le grade de *Leutnant* le 1er octobre, puis les Feuilles de chêne le 14 novembre ; son palmarès fait alors état de 64 victoires.

« Sepp » doit attendre jusqu'au 16 février 1943 pour augmenter son crédit, mais, ce jour-là, il abat son premier B-17. Il quitte son unité et rejoint la 9./JG 2, à la tête de laquelle il remplace l'*Oberleutnant* Siegfried Schnell, le 1er avril.

C'est avec elle qu'il descend son deuxième B-17 le 16 avril. Sa 85e victoire — et sa dernière de l'année 1943 — survient le 15 septembre (à nouveau un B-17), car, huit jours plus tard, il est blessé par des éclats de bombes alors qu'il est en train de se poser à Vannes au beau milieu d'un raid allié. Passé *Oberleutnant* le 1er août 1943, il est promu *Hauptmann* trois mois plus tard.

Apparemment, sa victoire suivante, datée du 8 février 1944, n'a pas été homologuée. Le 10 juin, il devient *Gruppenkommandeur* du III./JG 2 en remplacement du *Hauptmann* Herbert Huppertz, tué deux jours plus tôt. Malheureusement, son passage à ce poste sera court. On pense qu'il a revendiqué son 102e ennemi le 16 juin, mais six jours plus tard, le 22 juin 1944 entre 14h00 et 14h30, il est abattu et tué près d'Alençon. Les circonstances de sa mort sont encore aujourd'hui confuses.

◀ Le Fw 190 A-2 « 6 blanc » de l'*Oberfeldwebel* Josef Wurmheller peu après la transformation de sa *Staffel*, la 1./JG 2, sur ce type d'appareil en juin 1942. (Collection C. Goss)

Certaines sources affirment qu'il est tombé contre des P-47 Thunderbolt du 365th ou du 368th *Fighter Group* près de Caen, mais les unités américaines ont revendiqué des Bf 109 et non des Fw 190. D'autres évoquent une collision, soit avec son ailier, l'*Unteroffizier* Karl Meyer de la 9./JG 2 (mais celui-ci est tombé au combat près de Cherbourg, assez loin d'Alençon), soit avec un Bf 109 de la 10./JG 26, piloté par le *Feldwebel* Kurt Franke ; bien que le corps de ce dernier ait été retrouvé à Ancinnes, à quelques kilomètres au sud-est d'Alençon, il n'est fait mention nulle part d'une collision. En revanche, il semble plus probable qu'il ait été abattu par le *Flight Officer* J. W. Flemming du N° 441 (RCAF) *Squadron*, vainqueur d'un Fw 190 entre Domfront et Alençon à 14h40, comme le narre son rapport de combat :

« Je volais à la gauche de *Black Leader* en tant que *Black 5*. J'ai aperçu deux avions au ras du sol et j'ai aussitôt piqué pour les intercepter. J'ai choisi le leader et ai ouvert le feu à une distance d'environ 400 m. Il a immédiatement dégagé et a entamé une violente chandelle. J'ai continué à tirer et, à moins de 50 m de lui, j'ai noté de nombreux coups au but avant qu'il n'explose. J'ai traversé les débris et, après mon retour à la base, j'ai découvert qu'il manquait un morceau de mon hélice. »

« Sepp » est élevé au grade de *Major* et décoré des Glaives à titre posthume le 24 octobre 1944. Ses restes reposent désormais au cimetière militaire allemand de Champigny-Saint-André (Eure), tombe 1704, bloc 9, parmi 19 793 autres soldats allemands qui y sont inhumés. ■ CJE

◣ Sepp devant son Fw 190 A-4 (WNr. 700) après sa première victoire contre un avion américain (un B-17), le 16 avril 1943 (celle-ci ne figure pas encore sur son gouvernail). On distingue six rangées de dix cocardes britanniques et une de neuf étoiles soviétiques, soit un total de 69, c'est-à-dire deux britanniques de trop par rapport au nombre officiellement homologué à cette date. (© ECPA-D/Fonds allemand/ Photographe inconnu)

▼ Josef Wurmheller après sa 74e victoire, obtenue début juillet 1943. Il porte les Feuilles de chêne, qui lui ont été décernées le 14 novembre 1942. (Collection C. Goss)

MESSERSCHMITT BF 109

THE COMPLETE MONOGRAPHY

La monographie complète

THE JEAN-CLAUDE MERMET & CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT'S

BESTSELLER

IS FROM NOW ON AVAILABLE **IN ENGLISH !**

Le best-seller de Jean-Claude Mermet et Christian-Jacques Ehrengardt, enfin disponible en version anglaise !

EARLY BIRDS !

Get a free exclusive poster for any order placed

BEFORE March 31, 2016*

* within the limits of available stocks

Poster exclusif offert pour toute commande passée avant le 31 mars 2016
dans la limite des stocks disponibles

caraktère publishing

- 192 PAGES
- FORMAT 21.6 * 27.9 CM - SOFTCOVER
- PRINTED ON SEMI-MAT COATED PAPER
- FULL TEXT AND CAPTIONS IN ENGLISH

NOW ON SALE AT

amazon.com

OR FROM OUR SALES DEPARTMENT
AT CARAKTERE.COM
+33 (0)4 42 21 06 76
SALES@CARAKTERE.COM

Les AS de la Luftwaffe

Ils sont quinze ; quinze aviateurs à revendiquer entre 200 et 350 victoires, tandis que, dans le même temps, une douzaine de leurs camarades parviendront à abattre de 100 à 200 appareils ennemis. Cette trentaine de pilotes, ce sont les *Experten*, les as de la Luftwaffe, responsables à eux seuls de la destruction d'environ 5 700 appareils alliés !

Ce sont certains de ces personnages d'exception, et quelques autres au palmarès plus modeste (entendons-nous bien sur cette notion de « modestie », car on reste ici dans le domaine des superlatifs !), que nous vous proposons de découvrir au fil de ce numéro hors-série. En nous appuyant sur les travaux de C-J. Ehrengardt publiés en 2001, revus et amendés, ainsi que sur les recherches menées par d'autres auteurs, nous vous présentons les plus célèbres de ces hommes, ceux dont le parcours nous a semblé le plus spectaculaire, ceux qui connurent une carrière fabuleuse, à la conclusion parfois tragique.

Outre la vie de ces hommes, vous découvrirez leurs tactiques, leurs destriers favoris pour donner la chasse à l'ennemi, mais aussi le système d'homologation des victoires de la Luftwaffe, aussi complexe qu'évolutif, et la manière dont il a été associé à la gamme des décorations allemandes, dont la célèbre *Ritterkreuz* ! Horrido !

Aérojournal Hors-série n°23
Mars - Avril 2016

M 03410 - 23H - F: 14,90 € - RD

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

aero JOURNAL HORS-SÉRIE